



MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS  
DEPARTAMENTO DE NOVAS OUTORGAS E POLÍTICAS REGULATÓRIAS PORTUÁRIAS  
COORDENAÇÃO-GERAL DE MODELAGEM

NOTA TÉCNICA Nº 133/2025/CGMO-DNOP-MPOR/DNOP-SNP-MPOR/SNP-MPOR

Brasília, 26 de dezembro de 2025.

PROCESSO Nº 50050.005278/2025-12

INTERESSADO: DIRETORIA DE PLANEJAMENTO

ASSUNTO: ATO JUSTIFICATÓRIO PARA A MODELAGEM DE PROJETO NO ÂMBITO DO PROGRAMA DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS DO GOVERNO FEDERAL; LICITAÇÃO DE INSTALAÇÃO PORTUÁRIA DESTINADA À MOVIMENTAÇÃO E ARMAZENAGEM DE CARGA CONTEINEIRIZADA E CARGA GERAL NO PORTO DO ITAJAÍ-SC, DENOMINADA ÁREA DE ARRENDAMENTO ITJ01.

## SUMÁRIO

- [1. OBJETIVO](#)
- [2. INTRODUÇÃO](#)
- [3. HISTÓRICO](#)
- [4. CARACTERÍSTICAS GERAIS DO EMPREENDIMENTO](#)
- [5. DUE DILIGENCE JURÍDICA](#)
- [6. APLICAÇÃO DA NOVA LEI DE LICITAÇÕES E CONTRATOS AOS CERTAMES DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS \(LEI Nº 14.133/2021\)](#)
- [7. JUSTIFICATIVA PARA A UTILIZAÇÃO DO CRITÉRIO DE LICITAÇÃO - "MAIOR VALOR DE OUTORGA"](#)
- [8. JUSTIFICATIVA DO PARCELAMENTO DA OUTORGA](#)
- [9. PAGAMENTO DO VALOR DA OUTORGA](#)
- [10. VALOR DE RESSARCIMENTO DA EMPRESA AUTORIZADA PARA A REALIZAÇÃO DE ESTUDOS DE VIABILIDADE PARA A LICITAÇÃO](#)
- [11. VALOR DE PAGAMENTO DOS CUSTOS REFERENTES AO LEILÃO](#)
- [12. COMPENSAÇÃO PELO DESEQUILÍBRIO DO CONTRATO DO ANTIGO ARRENDATÁRIO](#)
- [13. RESSARCIMENTO DE ATIVOS EXISTENTES INDENIZÁVEIS](#)
- [14. RESSARCIMENTO À AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS \(APS\)](#)
- [15. DESAPROPRIAÇÕES E EXPANSÃO DE ÁREAS](#)
- [16. DEMONSTRAÇÃO DA INCORPORAÇÃO NOS EVTEA'S DE MODELOS QUE EXPRESSAM E ESTIMULAM A CONCORRÊNCIA INTER E INTRAPORTOS](#)
- [17. ADEQUAÇÃO DOS ESTUDOS AOS INSTRUMENTOS DE PLANEJAMENTO DO SETOR PORTUÁRIO](#)
- [18. CONSIDERAÇÕES ACERCA DOS CENÁRIOS COMPETITIVOS](#)
- [19. CONSTRUÇÃO DO MODELO DE DEMANDA MACRO](#)
- [20. CONSTRUÇÃO DO MODELO DE DEMANDA MICRO](#)
- [21. FUNDAMENTAÇÃO DA POLÍTICA TARIFÁRIA E VALORES EMPREGADOS](#)
- [22. JUSTIFICAÇÃO DOS PREÇOS E TARIFAS UTILIZADOS NO TERMINAL E SUA FUNDAMENTAÇÃO](#)
- [23. CÁLCULO DA MOVIMENTAÇÃO MÍNIMA EXIGIDA - MME DO TERMINAL](#)
- [24. JUSTIFICATIVA EM RELAÇÃO AO NÃO ESTABELECIMENTO DE "PREÇO TETO"](#)
- [25. PARÂMETROS DE DESEMPENHO](#)
- [26. FORMA DE PAGAMENTO PELA EXPLORAÇÃO DO ARRENDAMENTO](#)
- [27. DEFINIÇÃO DA TAXA INTERNA DE RETORNO REFERENCIAL EM 9,92%](#)
- [28. CAPITAL SOCIAL MÍNIMO E ABERTURA DE SOCIEDADE DE PROPÓSITO ESPECÍFICO – SPE](#)
- [29. DA AUSÊNCIA DE PREVISÃO CONTRATUAL DE REVISÕES QUINQUENAIS](#)
- [30. JUSTIFICATIVA PARA NÃO EXIGÊNCIA DE GARANTIA DE EXECUÇÃO](#)
- [31. DA OBTENÇÃO DO TERMO DE REFERÊNCIA AMBIENTAL](#)
- [32. PARÂMETROS AMBIENTAIS](#)
- [33. DO ENVIO AO TCU DAS COMUNICAÇÕES DIRIGIDAS ÀS EMPRESAS](#)
- [34. CONCLUSÃO](#)

## 1. OBJETIVO

1.1. O presente Ato Justificatório tem por objetivo descrever as informações do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (10635128) para subsidiar a abertura de consulta e audiência públicas para a licitação da área denominada ITJ01, localizada no interior da poligonal do Porto de Itajaí-SC, destinada à movimentação e armazenagem de carga conteinerizada e carga geral, no âmbito do planejamento do Governo Federal.

## 2. INTRODUÇÃO

2.1. Primeiramente, cabe lembrar que as políticas públicas constituem princípios, objetivos, metas e programas que orientam a atuação do Estado e dos agentes públicos e privados, devendo ter, por finalidade, a eficiente alocação de recursos, com vistas à realização do interesse público.

2.2. Conforme Martins (2011), tais políticas podem ser intituladas políticas de Estado ou políticas de Governo. As políticas públicas de Estado são emanadas do Poder Legislativo, por meio das leis. Por sua vez, as políticas exaradas pelo Poder Executivo, por meio de diversas espécies de programas, diretrizes e atos normativos, constituem as políticas de Governo.

2.3. Ainda, de acordo com Martins:

"As políticas de Estado são definidas por meio de Lei pelo Poder Legislativo, a fim de se obter perenidade. Naturalmente, o legislador constituinte também está apto a estabelecer esse tipo de política, o que em geral é feito através de disposições de caráter genérico que têm por escopo indicar os fins sociais a serem atingidos pelo Estado (normas programáticas).

Nessa esteira, cumpre ainda repisar o conceito de políticas de governo. São elas definidas pelo governante e têm como pano de fundo o cenário político, econômico e social que se apresenta durante um dado mandato eletivo. As políticas de governo podem ser fixadas por Lei ou por outro ato normativo (ex. Decreto), estando, contudo, sujeitas a modificações constantes ao longo do mandato. Trata-se, assim, do próprio programa de governo e deve refletir, na medida do possível, as promessas exaradas durante a campanha eleitoral.

**As políticas públicas são traçadas diretamente pelo governante e sua equipe (Ministros de Estado, Secretários, etc.), sempre em observância às orientações emanadas pelo governante.** (grifos nossos)

Em algumas circunstâncias, contudo, é possível haver políticas que reúnem ambas as características, como é o caso das leis resultantes de projeto de lei de conversão de medidas provisórias que, a um só tempo, realizam os objetivos do Estado e do governo. É o caso da Lei n.º 12.815/2013, resultante do projeto de lei de conversão da Medida Provisória n.º 595, de 6 de dezembro de 2012.

O Governo Federal editou a mencionada Medida Provisória no intuito de aprimorar os mecanismos de investimentos em infraestrutura e às melhorias operacionais nos principais portos brasileiros, conforme esclareceu sua exposição de motivos, *in verbis*:

2. Os portos brasileiros são responsáveis por 95% (noventa e cinco por cento) do fluxo de comércio exterior do país, o que demonstra a importância estratégica do setor. **Para fazer frente às necessidades ensejadas pela expansão da economia brasileira, com ganhos de eficiência, propõe-se modelo baseado na ampliação da infraestrutura e da modernização da gestão portuária, no estímulo à expansão dos investimentos do setor privado e no aumento da movimentação de cargas com redução dos custos e eliminação de barreiras à entrada.**

3. Para a consecução dos objetivos do modelo, faz-se necessário retomar a capacidade de planejamento no Setor Portuário, redefinir competências institucionais da Secretaria de Portos e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ.

4. Além disso, é importante aprimorar o marco regulatório, a fim de garantir maior segurança jurídica e, sobretudo, maior competição no setor. Nesse sentido, a Medida Provisória proposta altera as Leis n.º 10.233, de 5 de junho de 2001 e n.º 10.683, de 28 de maio de 2003, e revoga as Leis n.º 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e n.º 11.610, de 12 de dezembro de 2007, lançando novas bases para o desenvolvimento do Setor Portuário nacional, calcadas em regras claras e precisas, que promovam a participação da iniciativa privada com o Estado, da operação dos terminais portuários.

5. Propomos a adoção do conceito de Concessão de uso de bem público para as instalações portuárias dentro do Porto Organizado, formalizado em Contratos de Concessão e de Arrendamento. Adicionalmente, é proposta a adoção do regime de autorização para a exploração de instalações portuárias fora do Porto Organizado. Serão dois regimes diferentes, um associado a uma infraestrutura pública (Concessão e Arrendamento) e outro a uma infraestrutura privada (autorização). [...]

7. O novo marco proposto elimina a distinção entre movimentação de carga própria e carga de terceiros como elemento essencial para a exploração das instalações portuárias autorizadas. Nada obstante a existência de dois regimes – um dentro do Porto e outro fora dele – a exploração dos Portos Organizados e instalações será por conta e risco dos investidores.

8. Além da reforma regulatória proposta, pretende-se também organizar o arranjo institucional do setor, mediante a definição de competências claras para a Secretaria de Portos da Presidência da República e para a ANTAQ. Propomos, nesse contexto, que as atividades típicas de agências reguladoras sejam exercidas pela ANTAQ, centralizando a realização das licitações e processos seletivos, assim como a fiscalização a todos os agentes do setor. Adicionalmente, a ANTAQ, observadas as diretrizes do Poder Concedente, poderá disciplinar a utilização, por qualquer interessado, de instalações portuárias arrendadas ou autorizadas, assegurada a remuneração adequada ao titular da autorização. [...]

14. Por fim, a proposta de Medida Provisória estabelece regras de direito intertemporal no capítulo destinado às disposições finais e transitórias, com vistas a garantir novos investimentos e conferir segurança jurídica aos Contratos de Arrendamento, Contratos de Adesão e aos Termos de Autorização.

15. Em relação à urgência da medida, cabe mencionar que se faz premente solução que permita a realização dos novos investimentos planejados para o setor e, por conseguinte, a expansão da economia e da competitividade do País.

16. Deve-se ressaltar ainda que, em relação aos Arrendamentos, os procedimentos licitatórios poderão ser realizados sob o novo arcabouço legal ora proposto, com maior agilidade. Por outro lado, para os Contratos de Arrendamentos já vencidos e aqueles vincendos, é necessário diminuir imediatamente o tempo atualmente dispendido para realização de procedimentos licitatórios.

17. No que se refere à relevância da edição da Medida Provisória cumpre ressaltar que a redução do 'Custo Brasil' no cenário internacional, a modicidade das tarifas e o aumento da eficiência das atividades desenvolvidas nos Portos e instalações portuárias brasileiras dependem do aumento do volume de investimentos públicos e privados e da capacidade de que tais empreendimentos assegurem a ampliação da oferta a custos competitivos." (grifos nossos)

2.4. No cerne do atual arcabouço jurídico está a instituição de medidas, com vistas a assegurar a realização dos investimentos em infraestrutura portuária necessários para garantir a expansão da capacidade, para fazer frente ao crescimento do setor. Nesse sentido, existem três mecanismos para implementação das políticas públicas estabelecidas pelo governo, a saber: i) novos Arrendamentos, mediante a realização de procedimentos licitatórios; ii) implantação de novas instalações privadas e ampliação dos empreendimentos já existentes; e iii) prorrogações antecipadas de Contratos de Arrendamentos vigentes.

2.5. Observa-se que os referidos mecanismos, em especial os novos Arrendamentos, denotam estratégias para a realização de investimentos na ampliação da infraestrutura portuária, proporcionando maior eficiência operacional ao setor e reduzindo custos aos usuários.

2.6. No tocante aos novos Arrendamentos, objeto desta Nota, foi anunciado em 2012 – primeiramente em 15 de agosto e, em segundo momento, em 6 de dezembro –, o módulo portuário do Plano de Investimentos em Logística (PIL - Portos), acompanhado pela edição da [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012](#) (posteriormente convertida na [Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013](#)), e pelas [Portaria SEP/PR nº 15, de 15 de fevereiro de 2013](#), e [Portaria SEP/PR nº 38, de 14 de março de 2013](#).

2.7. Assim, o Governo Federal definiu os empreendimentos dentro dos Portos Organizados passíveis de serem licitados, incluindo áreas desocupadas (*greenfields*), Contratos de Arrendamentos vencidos e, num primeiro momento, Contratos de Arrendamentos a vencer até 2017.

2.8. As justificativas das diretrizes e atos praticados pelo Poder Concedente e pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para a definição de modelagem dos arrendamentos se deram por meio dos seguintes atos:

- [Portaria SEP/PR nº 15, de 15 de fevereiro de 2013](#) – Definição de áreas passíveis de arrendamento, as quais seriam objeto de estudos para avaliar a viabilidade técnica, econômica e operacional;
- [Portaria SEP/PR nº 38, de 14 de março de 2013](#) – Divulgação de chamamento para empresas interessadas na elaboração de estudos para 159 áreas, com definição da modelagem a ser utilizada;

- [Portaria Conjunta SEP/PR-ANTAQ nº 91, de 24 de junho de 2013](#) – Constituição de Comissão Mista, composta por quatro membros da SEP/PR e cinco membros da Antaq, com o objetivo de avaliar e selecionar os projetos e/ou estudos de viabilidade, os levantamentos e as investigações, referidos na Portaria SEP/PR nº 38/2013;
- Ofício nº 178/2013-DG, de 11 de outubro de 2013 – Apresentação dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômico-Financeira e Ambiental (EVTEA), bem como as minutas de Edital e Contrato referentes ao primeiro bloco aprovados por meio da [Resolução ANTAQ nº 3.094 de 11 de outubro de 2013](#), e encaminhamento ao Tribunal de Contas da União (TCU). O Ofício nº 178/2013 foi complementado posteriormente pelos Ofícios nº 38/2013-GAB, de 16 de outubro de 2013, e nº 39/2013-GAB, de 17 de outubro de 2013;
- Ofício nº 39/2013-GAB, de 2013 – Encaminhamento ao Tribunal de Contas da União das notas técnicas finais da Comissão Mista sobre análise feita após as Audiências Públicas nº 3 e nº 4/2013;
- Acórdão nº 1.077/2015 TCU-Plenário, de 06 de maio de 2015 – Autorização das licitações do Bloco 1 do Programa de Arrendamento Portuário (PAP);
- Acórdão nº 2.413/2015 TCU-Plenário, de 30 de setembro de 2015 – Aprovação Final pelo TCU da licitação de 8 áreas pelo critério de Maior Valor de Outorga; e
- [Resolução ANTAQ nº 85, de 22 de agosto de 2022](#) – Estabelece procedimentos para a elaboração e análise de estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos Contratos de Arrendamento de áreas e instalações portuárias nos portos organizados.

2.9. Desde 2015 até o presente momento, já foram licitadas aproximadamente 70 áreas, distribuídas em todos os Portos Organizados da União, o que demonstra o alcance da maturidade do PAP, com a consequente confiança do mercado, incluindo todos os órgãos e empresas que atuam no setor portuário. Além disso, em 2026, tem-se a expectativa de licitar mais de 10 áreas.

2.10. Com a experiência adquirida nos últimos 10 anos do PAP, e a necessidade premente de desenvolvimento do setor portuário, para que o país possa alcançar o desenvolvimento desejado, este Ministério entende que será possível superar todos desafios, com o empenho da Secretaria Nacional de Portos (SNP), da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), do Tribunal de Contas da União (TCU), das Autoridades Portuárias, da Bolsa de Valores (B3), e das interessadas em explorar os terminais portuários.

2.11. Em agosto de 2025, por meio do Ofício nº 273/2025/DNOP-SNP-MPOR/SNP-MPOR (10219758), a Secretaria Nacional de Portos solicitou à Infra S.A. a elaboração do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), objeto deste ato justificatório, em total alinhamento com a política pública portuária. Subsequentemente, em dezembro de 2025, a Infra S.A. encaminhou, por meio do Ofício nº 583/2025/PRESI-INFRA/DIREX-INFRA/CONSAD-INFRA/AG-INFRA (10656839), a primeira versão do referido estudo (10635128).

2.12. De modo geral, o processo de atualização deste EVTEA consiste na revisão das premissas adotadas em arrendamentos anteriores de mesma vocação, contemplando, em especial:

- Atualização da situação jurídica e contratual das áreas e instalações a serem licitadas;
- Verificação da situação atual da área (dimensões, layout, acessos e inventário de bens);
- Revisão de projeções de demanda, preços, custos, investimentos, capacidade, câmbio, impostos e valores de arrendamento;
- Incorporação de determinações e contribuições de órgãos intervenientes (TCU, Ibama, ANP, entre outros) colhidas em rodadas prévias de leilões;
- Incorporação de normas e regras supervenientes à elaboração original dos estudos.

2.13. Vale ressaltar que os estudos que fundamentam o procedimento licitatório são referenciais, sendo o projeto a ser efetivamente implantado definido pelo licitante vencedor, com base no Plano Básico de Implantação (PBI), aprovado pelo Poder Concedente, e no Projeto Executivo, aprovado pela Autoridade Portuária.

2.14. Desse modo, a responsabilidade pelo projeto efetivo caberá ao futuro licitante vencedor, quando serão exigidos o projeto executivo da obra e a respectiva ART do engenheiro responsável, em atendimento aos normativos da Antaq e do Sistema CREA/CONFEA. Ressalta-se que esse entendimento foi objeto de discussão com a área técnica do Tribunal de Contas da União, que entendeu e concordou com a metodologia utilizada.

2.15. Ainda em relação ao projeto a ser efetivamente implantando pelo licitante vencedor, ressalte-se que a [Comissão de Direito Comercial Internacional das Nações Unidas](#) (UNCITRAL) recomenda que se licite o projeto total, mantendo a tecnologia constante nos estudos meramente referencial.

2.16. A partir desse formato, os interessados têm flexibilidade suficiente para oferecer suas propostas baseadas nas tecnologias que entendem como adequadas para operação do terminal em questão. Em tal situação, o fato de cada um dos licitantes possuir seus próprios processos ou métodos poderá incentivar sua participação no certame.

2.17. Com o objetivo de prover maiores informações aos interessados na área, a fim de que suas propostas sejam as mais aderentes à realidade, na Seção do Edital que trata da Visita Técnica, deve ser incluída a possibilidade de realização de estudos e observações mais criteriosas.

2.18. Assim, a presente Nota Técnica visa analisar o EVTEA da área de arrendamento ITJ01, com o propósito de subsidiar, se for o caso, a abertura de consulta e audiência públicas pela Antaq.

### 3. HISTÓRICO

3.1. O processo de estruturação do novo modelo de gestão do Porto de Itajaí originou-se com o Ofício nº 512/2019/SURIN (20/09/2019), no qual o Município de Itajaí e a Superintendência do Porto manifestaram interesse na desestatização do ativo, condicionada à manutenção da Autoridade Portuária Pública e Municipal. A iniciativa visava alinhar a exploração portuária às diretrizes federais e de desenvolvimento regional.

3.2. Dando sequência ao pleito, a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) emitiu o Ofício nº 341/2019, solicitando à então EPL (hoje Infra S.A.) a elaboração dos serviços técnicos de engenharia e modelagem. Em março de 2020, por meio do Ofício nº 144/2020/PRE/EPL, a empresa apresentou o Plano de Trabalho e o orçamento para os estudos, os quais receberam parecer favorável desta Secretaria em abril do mesmo ano (Ofício nº 260/2020/SNPTA).

3.3. Durante a fase de instrução, o projeto passou pelos seguintes marcos fundamentais:

3.4. Gestão de Prazos e Operações: Em 2020, a Superintendência de Portos de Itajaí e a arrendatária APM Terminals manifestaram preocupação com o encerramento do Convênio de Delegação nº 08/97 e do Contrato de Arrendamento SPI 030/2001. Efetivamente, ambos os vínculos foram encerrados por decurso de prazo em 31/12/2022 e 01/01/2023, respectivamente, exigindo medidas para garantir a continuidade operacional.

- Participação Social: O projeto foi submetido a amplo rito de transparência, com a realização da Audiência Pública nº 005/2022 (subsidiada pela Nota Técnica nº 18/2022/CPLA) e, posteriormente, da Audiência Pública nº 003/2024. Esta última foi decisiva para a reorientação da política pública, sugerindo a segregação do projeto em dois ativos distintos: o canal de acesso e a área de arrendamento.
- Acordos e Indenizações: No contexto da desocupação da área, a SNPTA e a APM Terminals formalizaram, via Ofício nº 595/2023/SNPTA-MPOR, a concordância quanto ao desfazimento de bens não reversíveis, com indenização fixada em R\$ 25.100.458,61 (data-base abril/2022).

- Transição e Controle Societário: A operacionalidade temporária foi assegurada pelo Contrato Transitório nº 01/2023 (Mada Araújo Asset Management Ltda.), cujo controle societário foi transferido para a Seara Operações Portuárias em dezembro de 2024 (Acórdão nº 755-2024-ANTAQ). Paralelamente, o Convênio de Descentralização nº 002/2024 autorizou a Autoridade Portuária de Santos a administrar o porto temporariamente.
- Diretrizes do TCU e Revisão: Atendendo às recomendações do Acórdão TCU nº 245/2023 e à necessidade de sanear pendências junto à Corte de Contas, a SNP orientou a revisão da modelagem por meio dos Ofícios nº 129/2025 e 185/2025, incorporando as lições aprendidas e a decisão de licitar separadamente o canal de acesso e o terminal ITJ01.

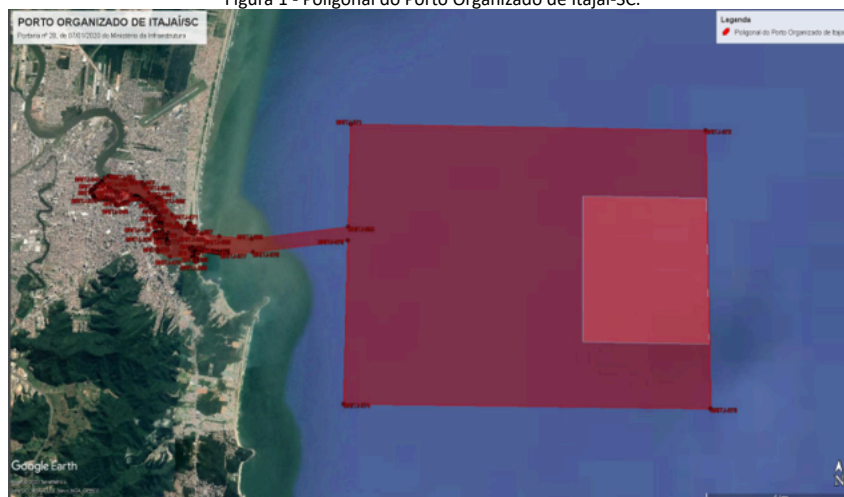
3.5. Finalmente, em agosto de 2025, o Ofício nº 273/2025/DNOP-SNP-MPOR (10219758) formalizou o pedido para a estruturação do EVTEA do terminal ITJ01. Em atendimento, a Infra S.A. encaminhou, em dezembro de 2025, por meio do Ofício nº 583/2025/PRESI-INFRA (10656839), a primeira versão do estudo em tela (10635128), destinado à movimentação de carga containerizada e geral.

#### 4. CARACTERÍSTICAS GERAIS DO EMPREENDIMENTO

4.1. O Complexo Portuário de Itajaí está situado no estado de Santa Catarina, abrangendo as municipalidades de Itajaí e Navegantes. Suas instalações encontram-se dispostas ao longo das margens do Rio Itajaí-Açu. Para fins de padronização técnica, define-se a margem direita como o sítio que abriga o Porto Público de Itajaí e os Terminais de Uso Privado (TUPs) adjacentes, enquanto a margem esquerda compreende o TUP Portonave, em Navegantes.

4.2. A delimitação atual do Porto Organizado de Itajaí foi estabelecida pela [Portaria nº 28 de 07/01/2020](#).

Figura 1 - Poligonal do Porto Organizado de Itajaí-SC.



Fonte: Portaria nº 28 de 07/01/2020.

4.3. O Complexo Portuário de Itajaí é composto pelo Porto Organizado de Itajaí e pelos Terminais de Uso Privado (TUP) Teporti Terminal Portuário de Itajaí S.A. (TUP Teporti), Poly Terminais S.A. (TUP Poly Terminais), Trocadeiro Portos e Logística Ltda. (TUP Trocadeiro), Barra do Rio Terminal Portuário S.A. (Terminal Barra do Rio), Terminal Portuário Braskarne (TUP Braskarne) e Portonave S.A. Terminais Portuários de Navegantes (TUP Portonave).

Figura 2 - Localização dos terminais do Complexo Portuário de Itajaí-SC.



Fonte: Google Earth. Elaboração: LabTrans/UFSC (2017).

#### Localização do Porto Organizado de Itajaí

4.4. O Porto Organizado de Itajaí possui natureza de porto público. Localiza-se na margem direita do Rio Itajaí-Açu, a aproximadamente 3,2 km de sua foz, sob as coordenadas geográficas 26°54'02" S e 48°39'59" W. O zoneamento atual do porto encontra-se detalhado na figura abaixo.

Figura 3 - Zoneamento atual do Porto de Itajaí (verde).



Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

#### Acesso Aquaviário

4.5. O tráfego ao longo do canal de acesso ao Complexo Portuário de Itajaí limita-se a uma velocidade máxima permitida de 7 nós. É considerado obrigatório o uso de rebocadores e da praticagem, desde o ponto de embarque do práctico até a atracação no terminal de destino. Ultrapassagens e cruzamentos não são permitidos ao longo do canal, sendo este classificado como monovia. Já o tráfego noturno é permitido, porém apresenta restrições sobre as dimensões das embarcações.

4.6. As operações noturnas no canal de acesso até o TUP Braskarne permitem navios com um comprimento inferior ou igual a 265 metros e boca máxima de 33 metros. Já em relação aos terminais localizados a montante do TUP Braskarne, estão autorizadas a navegar no período noturno apenas embarcações com comprimento menor ou igual a 85 metros e boca de até 18 metros.

4.7. Quanto à Folga Abaixo da Quilha (FAQ), ressalta-se que esta é calculada em relação ao calado da embarcação, exceto para as embarcações que demandam ao TUP Trocadeiro. As demais restrições operacionais sobre as dimensões das embarcações vigentes no canal de acesso referem-se à intensidade da corrente de maré, à intensidade dos ventos e à altura das ondas.

4.8. Destaca-se que no canal de acesso interno do Complexo somente é permitido o tráfego de embarcações com boca superior a 43 metros quando não houver embarcações atracadas no Pier Turístico. Para entrada e saída da Barra é necessário ter visibilidade de no mínimo 0,5 milhas náuticas.

Figura 4 - Acesso aquaviário ao Complexo Portuário de Itajaí.



Fonte: Google Earth (2001) Elaboração: LabTrans/UFSC (2017).

4.9. Importante destacar que a Portaria nº 35/CPSC, editada pela Capitania dos Portos de Santa Catarina em 22 de julho de 2022, estabelece os novos parâmetros de operação que os navios que utilizam o acesso aquaviário do Complexo Portuário de Itajaí devem seguir. Entre os fatores limitantes está previsto, conforme a Resolução SPI nº 013, de 27/12/2024, que os navios terão o comprimento máximo de 350 m e boca máxima de 52 m.

4.10. Em comunicado emitido pela Autoridade Portuária de Santos/Porto de Itajaí de 01/03/2025, ficaram estabelecidas as Menores Profundidades Observadas (MPO) vigentes.

Figura 5 - Menores Profundidades Observadas (MPO).

**I – Profundidade dos canais e bacia de evolução:**

- a) Canal externo: profundidade mínima de 14,00 m, aplicando a FAQ (folga abaixo da quilha) de 15% do calado dos navios com até 350 m e FAQ adicional de 0,80m;
- b) Trecho do canal interno: profundidade mínima de 13,60 m, aplicando a FAQ de 10% do calado de navios com até 350 m e FAQ adicional de 0,80m;
- c) Trecho da bacia de evolução 1: profundidade mínima de 13,60 m aplicando a FAQ de 0,60 m e FAQ adicional de 0,8m.
- d) Trecho da bacia de evolução 2: profundidade mínima de 13,60 m aplicando a FAQ de 10% do calado do navio com até 350 m FAQ adicional de 0,8m;

**II – Profundidade dos berços dos terminais JBS/SEARA, Porto Público e Terminal Portonave:**

- a) Berço 1 (JBS/SEARA): 13,80 m
- b) Berço 2 (JBS/SEARA): 13,70 m
- c) Berço 3 (Porto Público): 13,70 m
- d) Berço 4 (Porto Público): 13,70 m
- e) Berço 1 (Portonave): Em obras
- f) Berço 2 (Portonave): Em obras
- g) Berço 3 (Portonave): 13,50 m  
FAQ de 0,60 cm.

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

**Instalações de Acostagem**

4.11. O Porto de Itajaí possui 1.047,30 metros de cais de acostagem formados pelos berços 1 (285,00 m) e 2 (272,30 m), arrendados à JBS/SEARA, que somam 557,30 metros de extensão, e pelos berços 3 (210,00 m) e 4 (280,00 m) compoem 490,00 metros de cais de uso público.

4.12. Destaca-se que os berços 3 e 4 passaram por recentes obras de realinhamento e reforço de cais, custeadas pelo Governo Federal, visando a adequação das instalações portuárias para o recebimento de navios de maior porte. As características construtivas envolvem estacas de concreto armado com cortina fechada e estado de conservação ótimo para todos os berços.

Quadro 1 – Características dos berços do Porto de Itajaí.

Berço	Destinação	Características Construtivas	Estado de Conserv.	Comprim. (m)
1	Contêiner, carga unitizada e veículos	Estacas de concreto armado com cortina fechada	Ótimo	285,00
2	Contêiner, carga unitizada e veículos	Estacas de concreto armado com cortina fechada	Ótimo	272,30
3	Contêiner, carga unitizada e veículos	Estacas de concreto armado com cortina fechada	Ótimo	210,00
4	Contêiner, carga unitizada e veículos	Estacas de concreto armado com cortina fechada	Ótimo	280,00
Pier Turístico	Passageiros	Pier tipo Dinamarquês sobre estacas, apoio com dolphins de atracação	Ótimo	78,00

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

Figura 6 - Localização dos quatro berços do Porto de Itajaí.



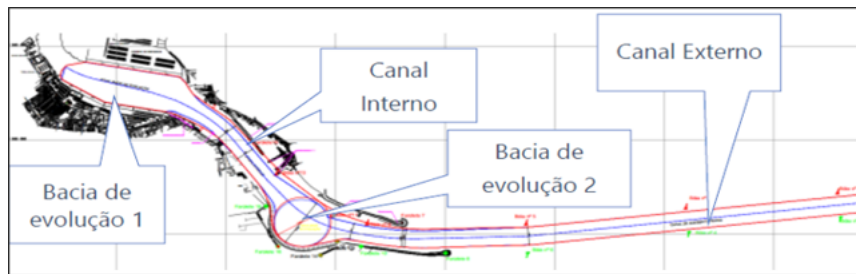
Fonte: SPI sobre imagem Google Earth (2019).

**Bacia de Evolução**

4.13. O Complexo Portuário de Itajaí possui atualmente duas bacias de evolução. A bacia 01 está localizada entre o Terminal JBS/SEARA e o TUP Portonave. Ela possui profundidade de projeto de 14 metros, com extensão de 1.150 metros e largura de 400 metros.

4.14. A bacia 02 está com a mesma profundidade de projeto, com extensão de 940 metros e largura de 500 metros.

Figura 7 - Localização das bacias de evolução.



Fonte: SPI.

4.15. A Carta Náutica do Porto de Itajaí é de número 1841, disponibilizada pelo [Centro de Hidrografia da Marinha - CHM](#).

4.16. Destaca-se que os acessos aquaviários do Porto Organizado de Itajaí passaram por recentes obras de aprofundamento, alargamento e implementação da Bacia de Evolução 2, que propiciaram a partir de agosto de 2020 relevantes ganhos operacionais, com possibilidade de atracação de navios *full container* de maior porte (com LOA de 350m e boca de 48,5m).

#### Áreas de Fundeio

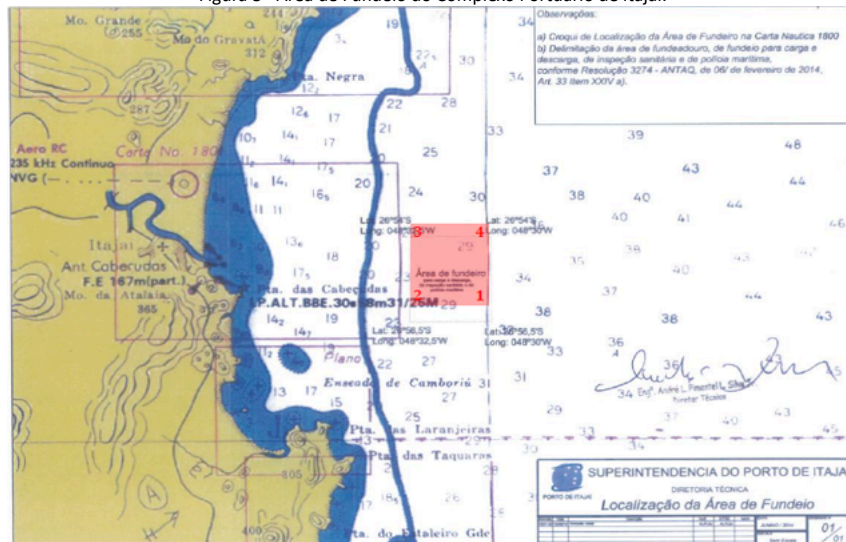
4.17. A análise dos fundeadouros baseia-se na NPCP-SC, Resolução nº 07/2014 da SPI, Carta Náutica nº 1841 e Roteiro da Marinha.

4.18. Há duas áreas de fundeio destinadas para as embarcações que demandam todos os terminais do Complexo e uma terceira área para embarcações de esporte e/ou recreio.

4.19. O fundeadouro de quarentena (770 m<sup>2</sup>) descrito na Carta Náutica nº 1841 deixou de ser utilizado devido à incompatibilidade de profundidade com o calado das embarcações atuais.

4.20. O fundeadouro destinado às embarcações que aguardam autorização para atracação tem capacidade para atender 20 embarcações simultaneamente, com profundidade mínima de aproximadamente 18 m.

Figura 8 - Área de Fundeio do Complexo Portuário de Itajaí.



Fonte: SPI sobre Resolução nº 07/2014.

4.21. É proibido o fundeio nas áreas de manobra do Complexo, salvo em situações de emergência.

#### Terminal de Passageiros

4.22. O Terminal Marítimo de Passageiros de Itajaí "Guilherme Alvim Asseburg" possui 2.697,50 m<sup>2</sup> de área total e localiza-se no centro histórico da cidade.

4.23. O Pier de passageiros encontra-se dentro da poligonal do Porto Organizado, mas fora da área destinada à movimentação de cargas.

4.24. A infraestrutura conta com plataforma de 78 metros, cinco dolphins e calado de 10 metros, atendendo navios de até 270 metros.

Figura 9 - Pier de Passageiros do Porto Organizado de Itajaí.



Fonte: SPI sobre imagem Google Earth (2019).

4.25. Atualmente 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.

#### Descrição da Área ITJ01 do Porto Organizado de Itajaí

4.26. A área ITJ01 é vocacionada para a movimentação de contêineres e carga geral. O plano de expansão prevê que, na Fase 3 de implantação, a retroárea atinja a superfície total de 295.315,00 m<sup>2</sup>.

Figura 10 - Delimitação da área na fase 3 do Porto Organizado de Itajaí.



Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

4.27. O empreendimento é classificado como brownfield, com investimentos previstos sobre infraestrutura operacional preexistente, o empreendimento será executado sobre terreno operacionalmente em atividade. Com o objetivo de dimensionar as necessidades futuras de infraestrutura para o Porto de Itajaí até o horizonte de 2057, o planejamento baseou-se em duas metodologias complementares:

- Avaliação Analítica: fundamentada no processamento de dados históricos e em projeções de movimentação futura. Esta etapa serviu como diagnóstico preliminar para subsidiar a fase subsequente de modelagem.
- Simulação Dinâmica: utilização de modelos computacionais para mimetizar o comportamento do sistema real. Essa tecnologia permitiu a simulação de cenários operacionais complexos, possibilitando a definição dos ativos e estruturas necessários.

#### CAPEX

4.28. A modelagem definiu o Capex conceitual com intervenções e investimentos necessários para atender a demanda prevista no horizonte contratual, incluindo:

- I - Sistema de Acostagem
  - Dolfim de amarração (Berço 1);
  - Novas defensas (Berços 1, 2, 3 e 4);
  - Segunda linha de trilhos para *Ship-to-Shore* (STS) nos Berços 1, 2, 3 e 4;
  - Remoção de equipamentos STS antigos.
- II - Estruturas Retroportuárias
  - Nova drenagem e pavimento;
  - Adequação de faixa de cais (berços 3 e 4);
  - Demolição de edificação da área arrendada e *Gates* (APTM);
  - Demolição de edificação da SPI e *Gates* (Cais Público),
  - Demolição do Armazém 3;
  - Construção de novo prédio administrativo;
  - Implantação das vigas de rolamento para RTGs (*Rubber Tyred Gantry Crane*); e
  - Pátio de Triagem.
- III - Equipamentos
  - Aquisição de novos equipamentos para embarque/desembarque de contêineres;
  - Aquisição de novos equipamentos para operação de contêineres; e
  - Plataformas tomadas *reefer*.
- IV - Investimentos fora da área
  - Implantação do novo píer de passageiros.

4.29. Destaca-se que a lista dos investimentos mínimos obrigatórios a serem realizados pelo futuro arrendatário, estão detalhados na minuta do contrato, em função da distribuição de responsabilidades e riscos estabelecidos no Contrato.

Tabela 1 – Investimentos Previstos Capex (data-base abril/2025).

Investimentos	Descrição	Unidade	Quantitativo	Custo Unitário	Custo Total	1ª Fase	2ª Fase	3ª Fase
						2028-2030	2031-2033	2034-2036
<b>1</b>	<b>Desenvolvimento de Terminal</b>							
1.1	Adequações das áreas de pátios	m²	114.481,45	1.121,79	128.424.360,42	57.654.616,80	2.516.179,18	68.253.564,45
1.2	Adequação de faixa 40 m de largura do pátio ao longo dos berços 3 e 4	LS	1,00	75.896.883,88	75.896.883,88	75.896.883,88	-	-
1.3	Demolição do Prédio da área arrendada (APMT) e gates (área arrendada)	m²	3.520,00	309,37	1.088.990,62	-	1.088.990,62	-
1.4	Demolição do Prédio da SPI e gates (cais público)	m²	1.880,00	309,37	581.619,99	-	-	581.619,99
1.5	Demolição do Armazém 3	m²	4.800,00	309,37	1.484.987,21	1.484.987,21	-	-
1.6	Rede de drenagem e melhorias pavimento, rede elétrica, iluminação e combate a incêndio	m²	117.813,53	213,35	25.135.853,96	25.135.853,96	-	-
1.7	Execução das vigas dos RTG's (Rubber Gantry Crane)	LS	1,00	208.263.372,25	208.263.372,25	110.161.998,69	43.486.635,49	54.614.738,07
1.8	Pátio de triagem - aquisição e infraestrutura	LS	1,00	22.011.616,23	22.011.616,23	22.011.616,23	-	-
1.9	Remoção de STS	un	2,00	524.724,85	1.049.449,70	-	1.049.449,70	-
<b>2</b>	<b>Edificações</b>							
2.2	Prédio Administrativo e gates	m²	11.210,00	3.436,16	38.519.347,69	-	-	38.519.347,69
<b>3</b>	<b>Equipamentos</b>							
3.1	Aquisição de Portêiner (STS) com vão 30,48 m (100 pés)	un	7,00	73.391.092,20	513.737.645,40	146.782.184,40	146.782.184,40	220.173.276,60
3.2	Spreaders para Portêineres	un	7,00	520.504,20	3.643.529,40	1.041.008,40	1.041.008,40	1.561.512,60
3.3	Aquisição de Rubber Tyred Gantry (RTG)	un	24,00	13.063.265,75	313.518.378,00	156.759.189,00	78.379.594,50	78.379.594,50
3.4	Spreaders para transtêineres	un	24,00	520.504,20	12.492.100,80	6.246.050,40	3.123.025,20	3.123.025,20
3.5	Aquisição de terminal-tractors	un	48,00	615.554,05	29.546.594,41	14.773.297,21	7.386.648,60	7.386.648,60
3.6	Semi-reboques (trailers)	un	48,00	380.064,08	18.243.076,05	9.121.538,02	4.560.769,01	4.560.769,01
3.7	Implantação de plataformas com tomadas reefer	un	1.395,00	35.398,40	49.380.768,86	12920.416,22	10.973.504,19	25.486.848,44
3.8	Balança rodoviária	un	9,00	179.738,79	1.617.649,11	-	539.216,37	1.078.432,74
3.9	Scanner móvel	un	2,00	9.808.612,48	19.617.224,96	9.808.612,48	9.808.612,48	-
<b>4</b>	<b>Sistema de Acostagem</b>							
4.1	Dolfin de amarração na extremidade do Berço 1 da APMT para possibilitar operação de navios maiores	LS	1,00	7.992.340,93	7.992.340,93	-	7.992.340,93	-
4.2	Novas defensas para navios maiores em todos os berços	un	49,00	544.920,14	26.701.086,81	13.078.083,34	13.623.003,47	-
4.3	Implantação linha de trilhos para STS Berços 1, 2, 3 e 4, inclusive fundações	LS	1,00	21.654.544,46	21.654.544,46	14.436.362,97	7.218.181,49	-
<b>5</b>	<b>Investimento fora da área do arrendamento</b>							
5.1	Implantação do novo Pier de Passageiros	LS	1,00	274.381.753,39	274.381.753,39	863.712,29	273.518.041,10	-
<b>6</b>	<b>DEMAIS</b>							
6.1	Contingências	%	5		89.749.158,73	33.908.820,58	30.654.369,26	25.185.968,89
6.2	Despesas Administrativas	%	5		89.749.158,73	33.908.820,58	30.654.369,26	25.185.968,89
<b>7</b>	<b>TOTAL</b>				<b>1.974.481.491,98</b>	<b>745.994.052,66</b>	<b>674.396.123,64</b>	<b>554.091.315,68</b>

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

## Locação

4.30. Para resguardar a continuidade da operação, foram computadas despesas de locação de equipamentos pelo futuro arrendatário por um ano, incluindo: Empilhadeiras *Reach-stackers* (3 unidades), Empilhadeira para Contêiner Vazio (1 unidade), Empilhadeiras de Garfo (7 unidades), Empilhadeiras Elétricas (4 unidades) e Plataforma elevatória (1 unidade).

Tabela 2 – Locação (data-base abril/2025).

Descrição	Unidade	Quantitativo	Custo Unitário	Vida Útil	Locação Mensal	Custo locação Total (mês)
<b>1</b>	<b>Equipamentos</b>					
Empilhadeira para Contêiner Vazio: empilhadeira						
1.1 Kalmar, ano 2010, com capacidade de 10 toneladas.	un	1,00	1.619.346,40	5 anos	R\$ 39.551,65	39.551,65
1.2 Empilhadeiras de Garfo: Empilhadeiras Maximal, ano 2013, com capacidade de 3 toneladas.	un	6,00	213.764,12	5 anos	R\$ 5.221,07	31.326,43
1.3 Empilhadeira de Garfo: empilhadeira Maximal, ano 2013, com capacidade para 7 toneladas.	un	1,00	936.537,28	5 anos	R\$ 22.874,41	22.874,41
1.4 Empilhadeiras Elétricas: Empilhadeiras Elétricas marca Still com ano de fabricação entre 2012 e 2016, com capacidades variando entre 1,6 e duas toneladas.	un	4,00	203.352,44	5 anos	R\$ 4.966,77	19.867,09
1.5 Plataforma Elevatória: Plataforma Elevatória, tipo tesoura, marca Genie para serviços gerais, ano, 2013, com capacidade para 230 quilos	un	1,00	73.529,29	5anos	R\$ 1.795,91	1.795,91
1.6 Empilhadeiras para Contêiner Cheio - Reach-stackers: Empilhadeiras Kalmar capacidade para 45 toneladas, ano 2008.	un	3,00	3.180.859,00	5 anos	R\$ 77.690,74	233.072,21
<b>2</b>	<b>TOTAL</b>					<b>348.487,69</b>

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

## Indenização

4.31. Caberá à futura arrendatária indenizar equipamentos existentes não reversíveis à Autoridade Portuária, pertencentes à *APM Terminals* e investimentos realizados no âmbito do contrato transitório.

## Ativos existentes

4.32. O futuro arrendatário receberá ativos reversíveis (benfeitorias e equipamentos) a autoridade portuária. Na lista de ativos existentes reversíveis apresentada tabela abaixo, são apontadas apenas as estruturas (benfeitorias) e equipamentos considerados para fins de cálculo de manutenção e seguro do futuro arrendatário.

Tabela 3 – Ativos existentes para fins de cálculo de manutenção e seguro (data-base abril/2025).

	Descrição	Unidade	Quantitativo	Custo Unitário	Custo Total - Novo
<b>1</b>	<b>Desenvolvimento de terminal e Sistema de Acostagem</b>				
1.1	Pátio cais berço 1 (60.866,52m <sup>2</sup> ) desconsiderando Armazém (2.288m <sup>2</sup> )	m <sup>2</sup>	60.866,52	2.565,23	156.136.459,04
1.2	Pátio cais berço 2 - CAIS - BERÇO 2 (18.400m <sup>2</sup> )	m <sup>2</sup>	18.400,00	8.473,20	155.906.928,14
1.3	Pátio + cais berço 3 - (29.130m <sup>2</sup> ) desconsiderando Portaria (600m <sup>2</sup> )	m <sup>2</sup>	29.130,00	4.025,94	117.275.606,47
1.4	Pátio cais berço 4 - CAIS - BERÇO 4	m <sup>2</sup>	38.001,72	3.106,06	118.035.745,88
1.5	RAC - Recinto Alfandegado Contíguo - público desconsiderando edificação	m <sup>2</sup>	30.752,52	1.099,38	33.808.858,46
<b>2</b>	<b>Edificações</b>				
2.1	Galpão APMT	m <sup>2</sup>	2.500,00	3.378,85	8.447.128,33
<b>3</b>	<b>Equipamentos</b>				
3.1	Subestação - Arrendatário (subestação 3, subestação área A2, área B e Área C)	un	3,00	493.636,44	1.480.909,31
3.2	Equipamento Retroárea - Arrendamento APM	LS	1,00	70.145.825,55	70.145.825,55
3.3	1.187 tomadas + 628 tomadas reefer (180 na área pública e 448 no RAC)	un	1.815,00	35.398,40	64.248.097,12
3.4	2 Guindastes MHC	un	2,00	320.202,50	640.405,00
3.5	Guindastes MHC JBS	un	2,00	34.031.904,38	68.063.808,75
3.6	1 Scanner Portuário	un	1,00	9.808.612,48	9.808.612,48
<b>4</b>	<b>Demais</b>				
4.1	Engenharia e administração	%	5%		40.199.919,23
4.2	Contingências	%	5%		40.199.919,23
<b>6</b>	<b>TOTAL</b>				<b>884.398.222,97</b>

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

### Resultados da Modelagem

4.35. O futuro arrendatário tem liberdade para implementar soluções de engenharia pertinentes, observados os parâmetros de desempenho.

4.34. A seguir, é fornecido um resumo dos resultados chave do modelo como receita bruta global, investimentos, valores de remuneração fixa e variável, valor de arrendamento inicial, Taxa Interna de Retorno (TIR) e Valor Presente Líquido (VPL).

Tabela 4 – Principais resultados do projeto ITJ01.

Receita Bruta Global	R\$ 27.254.908 k
Investimento Total	R\$ 2.665.811 k
Despesa Operacional Total	R\$ 11.513.206 k
Movimentação Total (TEU)	29.595 k
Movimentação Total Carga Geral (t)	1.575 k
Valor de Remuneração mensal fixo	R\$ 2.662,6 k
Valor de Remuneração variável (R\$/TEU)	R\$ 38,70
Valor de Remuneração variável Transbordo/Remoção e Carga Geral (R\$/TEU/t)	R\$ 19,35
Valor de Arrendamento Inicial	R\$ 768.378 k
Retorno Não Alavancado do Projeto	
TIR após o Imposto	9,92%
Valor Presente Líquido do Projeto	R\$ 0
Retorno Não Alavancado do Projeto (sem valores de arrendamento)	
TIR após o Imposto	12,54%
Valor Presente Líquido do Projeto	R\$ 473.319 k

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

4.35. Ressalta-se que o prazo contratual previsto para a área de arrendamento é de 25 (vinte e cinco) anos, com início da vigência previsto para o ano de 2027 e término em 2051. O prazo foi determinado de forma que comportasse de maneira adequada a realização e amortização dos investimentos necessários para operação da área, mantendo-se valores razoáveis para a outorga fixa.

4.36. Em cumprimento ao Acórdão nº 1.077/2015/TCU-Plenário, o estudo ITJ01 foi elaborado com a data-base abril/2025, devendo haver atualização do valor de remuneração mensal fixa quando da celebração do contrato de arrendamento.

4.37. Ainda no que se refere às características gerais do empreendimento, informa-se que durante todas as fases do processo licitatório (elaboração, pré audiência pública, pós análise TCU, pós análise TCU), são realizadas pesquisas gerais (jurídicas, regulatórias, etc) junto à Autoridade Portuária, Secretaria Nacional de Portos, Agência Nacional de Transportes Aquaviários e demais órgãos competentes, conforme o caso, para identificação de possíveis litígios judiciais ou outras alterações que possam impactar no andamento da licitação.

### 5. DUE DILIGENCE JURÍDICA

5.1. A Nota Técnica nº 33/2025/COPAQ2-INFRA/INFRASA/SUPAQ-INFRA/INFRASA/DIPLAN-INFRA/INFRASA/DIREX-INFRA/CONSAD-INFRA/AG-INFRA (10346856) traz uma análise de *due diligence* legal da área objeto de estudo. O objetivo desse relatório é fornecer ao poder público informações cruciais para a tomada de decisão sobre possíveis passivos jurídicos, entraves à licitação ou custos adicionais decorrentes de obrigações relacionadas à área a ser licitada.

5.2. Essa avaliação busca identificar situações que possam frustrar o certame licitatório ou gerar obrigações de ressarcimento por parte do poder público ou da futura arrendatária. Para isso, foram analisados:

- Histórico contratual da atual titular do contrato de exploração do terminal.
- Bens operacionais que poderão ser disponibilizados na licitação.
- Processos judiciais, administrativos e tratativas extrajudiciais com potencial impacto no futuro empreendimento.

5.3. Os levantamentos visam identificar, entre outros, a possibilidade de prorrogação do contrato atual, a existência de bens não reversíveis passíveis de indenização, e investimentos não amortizados que possam gerar direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

5.4. Com base nesse levantamento, os riscos relacionados à licitação da área ITJ01 foram analisados para identificar potenciais entraves ao procedimento licitatório ou impactos ao novo arrendamento. No quadro a seguir é apresentada análise de riscos referente à área em questão:

Quadro 2 – Análise de riscos referentes à área ITJ01.

Perspectiva	Situação	Análise de riscos	Risco
<b>Contratual</b>	A relação contratual teve origem no Contrato de Arrendamento Transitório nº 001/2023, celebrado em 14/12/2023, celebrado entre a Superintendência do Porto de Itajaí/SC, e a empresa Mada Araújo Asset Management Ltda., tendo como objeto o arrendamento de áreas 79.946,42 m² e 13.340,33 m² para armazenagem e movimentação de granéis sólidos para exportação e/ou importação, pelo prazo de 2 anos, a partir de 14/12/23, prorrogável por igual período.	Não foram identificados impedimentos para a futura licitação da área, tendo em vista que a relação contratual se mantém mediante Contrato de Transição, cuja vigência se encerra com a licitação do terminal.	Baixo
<b>Patrimonial</b>	Conforme o instrumento contratual, "15.2. a Arrendatária Transitória receberá os Bens do Arrendamento Transitório, inclusive as áreas, infraestruturas e Instalações Portuárias, no estado em que se encontram e por sua conta e risco".  Ademais, o critério de reversibilidade do Contrato de Transição estabelece que "15.3 os Bens do Arrendamento Transitório deverão ser mantidos em condições normais de uso, de forma que, quando revertidos ao Poder Concedente, se encontrem em perfeito estado, ressalvado o desgaste natural pela sua utilização".  Os bens que integram o Contrato de Transição estão indicados no Termos de Aceitação e Permissão de Uso de Ativos, conforme estabelecido na subcláusula 15.1.1 do referido instrumento.	Não foram identificados impedimentos para a futura licitação da área, visto que a relação contratual se mantém mediante Contrato de Transição, cuja vigência se encerra com a licitação do terminal.	Baixo
<b>Processual</b>	<b>Processo Administrativo nº 50300.012958/2023-31</b> , no âmbito da ANTAQ. Interessada: Seara Operações Portuárias Ltda., Seara Alimentos Ltda. e JBS S.A. (11.448.549/0001-60). Emitido Acórdão nº 755-2024-ANTAQ, de 18/12/2024, que tratam do requerimento de transferência do controle societário da arrendatária transitória Seara Operações Portuárias Ltda., titular do Contrato de Arrendamento Transitório nº 01/2023, cujo objeto é o arrendamento transitório de áreas e instalações portuárias, localizadas no Porto Organizado de Itajaí/SC, destinadas à movimentação e armazenagem de carga containerizada e carga geral. A ANTAQ aprovar a transferência de controle societário indireto formulada pela arrendatária transitória Seara Operações Portuárias Ltda., inscrita no CNPJ sob o nº 11.448.549/0001-60, na qualidade de titular do Contrato de Arrendamento Transitório nº 01/2023, decorrente de alteração na estrutura societária exclusivamente no âmbito do próprio grupo empresarial do titular da outorga.  <b>Processo Administrativo nº 50300.004263/2025-48</b> , no âmbito da ANTAQ. Interessada: Seara Operações Portuárias - JBS Terminais. Emitido Acórdão nº 279-2025-ANTAQ, de 24/04/2025, que tratam do pedido de adensamento de áreas ao Contrato de Arrendamento Transitório nº 01/2023, de titularidade da empresa Seara Operações Portuárias - JBS Terminais, no Porto Organizado de Itajaí/SC. A ANTAQ manifestou-se favoravelmente ao adensamento da "Área B" e da área adicional de 48.000 m² ao Contrato de Arrendamento Transitório nº 01/2023, mantendo-se a Mínima Movimentação Exigida (MME) atualmente fixada em 44.000 TEUs/mês; dispôs que o pagamento por m² da área adicionalmente ocupada, somado do valor variável por movimentação incremental de carga, mantém o equilíbrio da matriz econômico-financeira do contrato; atestou que os investimentos a serem considerados para fins de Revisão Ordinária prevista na Cláusula 14 do Contrato só alcançam aqueles relacionados às disposições contratuais originárias, quais sejam, aqueles constantes do Plano Básico de Implantação (PBI) previsto na Cláusula 4 do Contrato; e atestou que o adensamento da área não poderá causar embaraços às operações de carga geral, devendo a Arrendatária compatibilizar as suas estruturas de forma a atender a demanda dessas operações.  <b>Processo Administrativo nº 50300.004263/2025-48</b> , no âmbito da ANTAQ. Interessada: Seara Operações Portuárias - JBS Terminais. Publicada <b>Ementa AC-279-2025-ANTAQ</b> que trata do requerimento de expansão de área e realização de investimentos. Contrato de arrendamento transitório. Inclusão de área adicional. Manifestação favorável ao adensamento das áreas ao contrato de arrendamento transitório, mantendo-se a Mínima Movimentação Exigida (MME). O pagamento por metro quadrado da área adicionalmente ocupada, somado do valor variável por movimentação incremental de carga, mantém o equilíbrio da matriz econômico-financeira do contrato. Determinação de que o adensamento da área não poderá prejudicar as operações de carga geral, devendo a arrendatária compatibilizar suas estruturas para atender a essa demanda.	Não foram identificados fatos passíveis de se constituir como entrave à futura licitação ou que gere impacto ao estudo de viabilidade ou à futura titular da área.	Baixo

Alto	Identificação de fato passível de se constituir como entrave à futura licitação
Médio	Identificação de fato passível de gerar impacto ao estudo de viabilidade ou à futura titular da área
Baixo	Não identificação de risco à licitação nem de impacto ao estudo de viabilidade ou à futura titular da área

RISCO

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

5.5. Em resumo, a análise de *due diligence* não identificou entraves que impeçam a licitação da área ou outros impactos jurídicos dessa natureza. Ressalta-se que o presente relatório não se propõe a ser uma avaliação exaustiva; os interessados deverão conduzir seus próprios levantamentos para mitigar riscos adicionais.

## 6. APLICAÇÃO DA NOVA LEI DE LICITAÇÕES E CONTRATOS AOS CERTAMES DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS (LEI Nº 14.133/2021)

6.1. A partir de janeiro de 2024, as licitações e contratações públicas passaram a ser regidas pela nova Lei de Licitações e Contratos, [Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021](#), portanto, faz-se imperioso tecer algumas considerações a respeito da mudança legislativa para os procedimentos licitatórios de instalações portuárias públicas.

6.2. Primeiramente, cabe esclarecer que a modalidade de licitação adotada para os arrendamentos no setor segue sendo a do Leilão, conforme expressamente autorizado pelo §1º do art. 6º da [Lei nº 12.815, de 2013](#), não alterado pela nova Lei de Licitações e Contratos Administrativos:

"Art. 6º Nas licitações dos Contratos de Concessão e Arrendamento, serão considerados como critérios para julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga, e outros estabelecidos no Edital, na forma do regulamento.

§ 1º As licitações de que trata este artigo poderão ser realizadas na modalidade Leilão, conforme regulamento."

6.3. Contudo, a novel legislação revogou a [Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011](#), que instituiu o Regime Diferenciado de Contratações Públicas (RDC), e cuja aplicação subsidiária era permitida às licitações do setor portuário, conforme art. 66 da citada Lei de Portos

"Art. 66. Aplica-se subsidiariamente às licitações de Concessão de Porto Organizado e de Arrendamento de instalação portuária o disposto nas Leis nºs 12.462, de 4 de agosto de 2011, 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e 8.666, de 21 de junho de 1993."

6.4. No entanto, apesar da revogação, os procedimentos antes previstos na lei do RDC, de grande importância para os certames licitatórios de arrendamento, foram incluídos na [Lei nº 14.133, de 2021](#), inclusive o que previa como modo de disputa a apresentação de lances públicos, prática favorável aos resultados dos projetos de concessão portuária.

6.5. A fim de facilitar a visualização, segue quadro comparativo:

Quadro 3 - Comparativo entre a [Lei nº 12.462, de 2011](#) e a [Lei nº 14.133, de 2021](#).

RDC - Lei nº 12.462/2011 (revogada)	Nova Lei de Licitações - Lei nº 14.133/2021
Art. 17. O regulamento disporá sobre as regras e procedimentos de apresentação de propostas ou lances, observado o seguinte: I - no modo de disputa aberto, os licitantes apresentarão suas ofertas por meio de lances públicos e sucessivos, crescentes ou decrescentes, conforme o critério de julgamento adotado;	Art. 56. O modo de disputa poderá ser, isolada ou conjuntamente: I - aberto, hipótese em que os licitantes apresentarão suas propostas por meio de lances públicos e sucessivos, crescentes ou decrescentes;

Fonte: [Lei nº 12.462, de 2011](#) e [Lei nº 14.133, de 2021](#)

6.6. Portanto, a possibilidade de apresentação de lances públicos segue encontrando respaldo legal, assegurando maior competitividade ao certame e maior vantagem às ofertas apresentadas pelos interessados no arrendamento portuário.

6.7. Por oportuno, importa descrever, mesmo que de forma breve, a dinâmica dos lances públicos.

6.8. No cumprimento das etapas do leilão, os proponentes deverão apresentar 3 (três) volumes de documentos, quais sejam:

- 1º volume - declarações preliminares, documentos de representação e garantia de proposta;
- 2º volume - proposta pelo arrendamento; e
- 3º volume - documentos de habilitação.

6.9. Na sessão pública, o leiloeiro solicitará à Comissão Especial de Licitação os dois primeiros volumes para abertura. Na sequência, anunciará o valor da proposta, que corresponderá ao valor de outorga.

6.10. Existindo duas ou mais propostas, ocorrerá a sessão de propostas à viva-voz, sendo que estarão aptas a participar desta etapa as proponentes que estejam entre as 3 (três) maiores propostas daquele arrendamento e/ou as proponentes cujo valor da proposta seja igual ou superior a 90% do valor do maior valor de outorga do respectivo arrendamento.

6.11. Importante mencionar que na fase à viva-voz as propostas deverão sempre superar a própria proposta anterior e nunca ser de valor idêntico à outra proposta.

6.12. O arranjo acima descrito para a etapa em viva-voz é extremamente vantajoso para a Administração Pública, pois:

1. considerando a diferença mínima entre as propostas escritas, os proponentes ganham uma nova chance para vencer a disputa promovendo uma maior concorrência e igualdade entre os competidores;
2. considerando as regras de que a proposta em viva-voz deva ser superior à proposta escrita, e o impedimento de oferecer valor idêntico à outra proposta, ocorrerá, conseqüentemente, a elevação do valor de outorga final.

6.13. Por outro lado, caso ocorra empate entre propostas escritas, e não sendo efetuadas as propostas à viva-voz, a classificação será definida por meio de sorteio promovido pelo diretor da sessão, observado o disposto na legislação.

6.14. O leilão Antaq nº 07/2016, que teve como objeto o arrendamento da área STM04, localizada no Porto Organizado de Santarém/PA, é um exemplo de sucesso da dinâmica indicada. Naquela ocasião, a fase à viva voz contou com 28 (vinte e oito) lances. Considerando o valor da proposta inicial, houve ganho de 62% (ágio em viva voz) para o valor de outorga, conforme indicado na tabela abaixo:

Tabela 5 - Comparativo da disputa inicial e por viva-voz em STM04.

Empresa	Valor Inicial Ofertado	Posição Inicial	Valor Final Ofertado em Viva-Voz	Posição Final	Aumento
Consórcio Porto Santarém	R\$11.223.076,14	1º	R\$18.200.000,00	1º	62%
Aba Infra-Estrutura e Logística Ltda.	R\$5.700.000,00	3º	R\$18.000.000,00	2º	215%
Distribuidora Equador de Produtos de Petróleo Ltda.	R\$10.050.000,00	2º	R\$15.400.000,00	3º	53%

Fonte: EVTEA EPL (2018).

6.15. Destacam-se os seguintes pontos a partir dos dados apresentados:

- o valor final ofertado em viva-voz do vencedor foi 62% superior ao primeiro valor por ele apresentado; e
- o terceiro colocado na apresentação de propostas iniciais pôde disputar a área ofertando um valor que quase lhe garantiu a vitória, apenas 1,09% inferior ao lance vencedor e 215% do valor ofertado por ele inicialmente.

6.16. Assim, justifica-se a dinâmica acima indicada.

6.17. Ademais, com base na disposição constante do §1º, II, do art. 165 da nova [Lei nº 14.133, de 2021](#), o leilão segue tendo fase recursal única, que sucede a fase de habilitação do vencedor do certame.

"Art. 165. Dos atos da Administração decorrentes da aplicação desta Lei cabem:

I - recurso, no prazo de 3 (três) dias úteis, contado da data de intimação ou de lavratura da ata, em face de:

- a) ato que defira ou indefira pedido de pré-qualificação de interessado ou de inscrição em registro cadastral, sua alteração ou cancelamento;
- b) julgamento das propostas;
- c) ato de habilitação ou inabilitação de licitante;
- d) anulação ou revogação da licitação;
- e) extinção do contrato, quando determinada por ato unilateral e escrito da Administração;

II - (...);

§ 1º Quanto ao recurso apresentado em virtude do disposto nas alíneas "b" e "c" do inciso I do caput deste artigo, serão observadas as seguintes disposições:

I - (...);

II - a apreciação dar-se-á em fase única."

6.18. A medida, também autorizada por meio do art. 14 do [Decreto nº 8.033, de 2013](#), imprime maior eficiência no curso do processo licitatório, vez que concentra em uma única fase a análise de todos os recursos relacionados à fase de classificação e habilitação.

"Art. 14. O procedimento licitatório terá fase recursal única, que se seguirá à habilitação do vencedor, exceto na hipótese de inversão de fases."

6.19. Da mesma sorte, com a fase recursal única, é reduzido o número de recursos a serem analisados pela Comissão de Licitação na medida em que tais recursos serão voltados apenas ao proponente vencedor. De outro lado, sob o aspecto dos licitantes, a fase recursal não representa qualquer tipo de cerceamento de defesa, visto que, nessa fase, admite-se a apresentação de recursos relacionados à fase de apresentação de proposta e de habilitação.

6.20. Ainda no tocante ao regime de execução das licitações, o Poder Concedente optou pelo regime de "contratação integrada", o qual prevê a transferência do encargo da elaboração dos projetos básico e executivo, bem como a execução das obras e dos serviços de engenharia ao vencedor do certame, hipótese também incluída na nova Lei de Licitações e Contratos Administrativos:

"Art. 46. Na execução indireta de obras e serviços de engenharia, são admitidos os seguintes regimes:

V - contratação integrada"

6.21. A definição dessa diretriz teve como motivação a alteração da alocação de riscos de projeto, já que, em decorrência da atribuição ao próprio licitante de apresentar a melhor solução para o atendimento dos fins esperados, estima-se a supressão de eventuais aditivos de reequilíbrio ao Contrato de Arrendamento, o que é peculiar em outras formas de contratação.

6.22. Assim, resta demonstrado que o legislador, ao criar a nova Lei de Licitações, apesar de revogar expressamente a lei que instituía o RDC, não extinguiu as especificidades desse procedimento, pelo contrário, unificou a legislação trazendo para a lei geral as regras anteriormente previstas para aplicação daquele regime diferenciado.

## 7. JUSTIFICATIVA PARA A UTILIZAÇÃO DO CRITÉRIO DE LICITAÇÃO - "MAIOR VALOR DE OUTORGA"

7.1. A [Lei nº 12.815, de 2013](#) estabelece, no caput de seu art. 6º, os critérios de julgamento que poderão ser utilizados nas licitações dos Contratos de Concessão e Arrendamento, nos seguintes termos:

"Art. 6º Nas licitações dos Contratos de Concessão e Arrendamento, serão considerados como critérios para julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga, e outros estabelecidos no Edital, na forma do regulamento."

7.2. Desse modo, o dispositivo legal em questão não oferece nenhum impedimento para a adoção de qualquer outro critério de julgamento, desde que esteja previsto no Edital de Licitação e tenha previsão em regulamento.

7.3. O [Decreto nº 8.033, de 2013](#), vai mais longe e prevê explicitamente em seu art. 9º, inciso VII, o maior valor de outorga como critério de licitação.

7.4. A inserção do critério de maior valor de outorga como uma das possibilidades legais traz mais flexibilidade ao Poder Público para modelar as licitações do Setor Portuário, cujos mercados são bastante diversos (granéis, contêineres, carga geral; monopolistas, oligopolistas; verticalizados ou não; etc.).

7.5. Ademais, o fato de o critério de maior valor de outorga já ter sido utilizado em grande parte das licitações do setor portuário, facilita identificar eventuais falhas que poderiam ensejar judicialização do certame licitatório, ou até possíveis problemas que resultariam em pedidos de reequilíbrio contratual por parte do futuro Arrendatário, em desfavor do poder público.

7.6. Em suma, a possibilidade de adoção do critério de "maior valor de outorga" permite ampla liberdade para a proposição de modelagem adequada às especificidades de cada Arrendamento. Isso é importante pois a adoção de critérios de licitação inadequados pode produzir resultados ineficientes do ponto de vista alocativo, gerando Leilões dos quais não resulta a melhor destinação possível para os escassos ativos portuários. Em situações como estas, não há forma mais eficiente de se realizar a escolha do melhor operador para um determinado ativo público que adjudicar àquele que se dispõe a pagar mais pelo ativo.

7.7. Além disso, o "maior valor de outorga" é um critério de julgamento de licitação costumeiramente utilizado na maioria dos países (desenvolvidos e em desenvolvimento), o que traz maior atratividade para investidores por ser de conhecimento pleno do mercado. Ademais, o critério em questão tem ampla aplicação nos setores aeroportuário, rodoviário (Leilões anteriores a 2013) e de energia (petróleo).

7.8. Do exposto, conclui-se que os argumentos apresentados nos itens acima justificam e motivam a utilização do maior valor de outorga no arrendamento em questão.

## 8. JUSTIFICATIVA DO PARCELAMENTO DA OUTORGA

8.1. Como já dito, o "maior valor de outorga", critério de julgamento previsto no inciso VII do art. 9º do [Decreto nº 8.033, de 2013](#), tem sido o critério adotado pelo Poder Concedente, em face de sua vantajosidade demonstrada anteriormente.

8.2. O parcelamento do pagamento do valor da outorga proposto pela proponente vencedora é uma estratégia adotada pelo Poder Concedente assegurada no inciso II do art. 16 da [Lei nº 12.815, de 2013](#), para atrair mais interessados, uma vez que este mecanismo impacta favoravelmente a atratividade do empreendimento.

8.3. A outorga ofertada pela proponente vencedora deverá ser paga em 6 (seis) parcelas, sendo a primeira no valor de 25% (vinte e cinco por cento) a ser paga de forma prévia à assinatura do Contrato e as demais em cinco parcelas, de igual valor, pagas anualmente, sendo a primeira paga um ano após o início da vigência contratual, a qual ocorre com a assinatura do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos (TAP).

## 9. PAGAMENTO DO VALOR DA OUTORGA

9.1. Conforme previsto no art. 3 da Lei nº 12.815, de 2013, a exploração dos portos organizados e instalações portuárias brasileiras devem ter como objetivo o aumento de competitividade e do desenvolvimento do País, sempre seguindo as diretrizes de expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura assim como o estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão dos Portos.

9.2. Com base nesses objetivos e diretrizes, o valor de outorga (*Bid*) ofertado pelo licitante vencedor do ITJ01 deverá ser pago à Autoridade Portuária, que nesse caso deverá ser considerado por ela como receita portuária.

9.3. Ressalte-se que a diretriz de pagamento de outorga (*Bid*) às Autoridades Portuárias foi estabelecida com o objetivo de fortalecer as infraestruturas portuárias através da geração de receitas para investimentos e que o instrumento em questão já foi analisado pelo mercado, através de consultas e audiências públicas, e pelo Tribunal de Contas da União nos leilões de arrendamentos portuários que precederam o presente projeto.

## 10. VALOR DE RESSARCIMENTO DA EMPRESA AUTORIZADA PARA A REALIZAÇÃO DE ESTUDOS DE VIABILIDADE PARA A LICITAÇÃO

10.1. Conforme determinação TCU do Acórdão nº 3.661/2013, foi incluído o valor de ressarcimento do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) no fluxo de caixa do projeto, sendo tal montante considerado na equação econômico-financeira como aporte no primeiro ano de Contrato.

10.2. A remuneração total devida pelo EVTEA da área ITJ01 totaliza R\$ 564.075,84 (quinhentos e sessenta e quatro mil, setenta e cinco reais e oitenta e quatro centavos).

#### 11. VALOR DE PAGAMENTO DOS CUSTOS REFERENTES AO LEILÃO

11.1. Conforme determinação do TCU, foi incluído na modelagem econômico-financeira o custo da realização do Leilão. De igual forma aos leilões que precederam o presente projeto, opta-se pela realização na B<sup>3</sup> S.A. - Brasil, Bolsa, Balcão, em São Paulo/SP.

11.2. Destaca-se que o pagamento do valor consta como obrigação contratual do vencedor do certame a ser comprovado antes da assinatura do Contrato.

11.3. O valor de remuneração de R\$ 355.563,04 (trezentos e cinquenta e cinco mil, quinhentos e sessenta e três reais e quatro centavos) à B<sup>3</sup> foi definido com base em contrato firmado com a Antaq, contudo, o valor pode ser alterado quando do lançamento do edital, uma vez que outras áreas poderão ser licitadas na mesma sessão.

#### 12. COMPENSAÇÃO PELO DESEQUILÍBRIO DO CONTRATO DO ANTIGO ARRENDATÁRIO

12.1. Em decorrência do reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Arrendamento nº 30/2001, firmado entre a Superintendência do Porto de Itajaí (SPI) e a APM Terminals Itajaí S.A. (APMT), o projeto prevê o pagamento do montante de R\$ 293.243.198,12 (duzentos e noventa e três milhões, duzentos e quarenta e três mil, cento e noventa e oito reais e doze centavos).

12.2. Conforme estabelecido no edital, o referido valor deverá ser depositado em conta específica indicada pelo Poder Concedente. Ressalta-se 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.

#### 13. RESSARCIMENTO DE ATIVOS EXISTENTES INDENIZÁVEIS

13.1. O Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) contempla o ressarcimento por bens existentes indenizáveis de propriedade da APM Terminals e da JBS Terminais. Tais ativos foram classificados como essenciais à continuidade operacional e à manutenção dos níveis de serviço. O montante total destinado a este ressarcimento é de R\$ 140.385.997,30 (cento e quarenta milhões, trezentos e oitenta e cinco mil, novecentos e noventa e sete reais e trinta centavos).

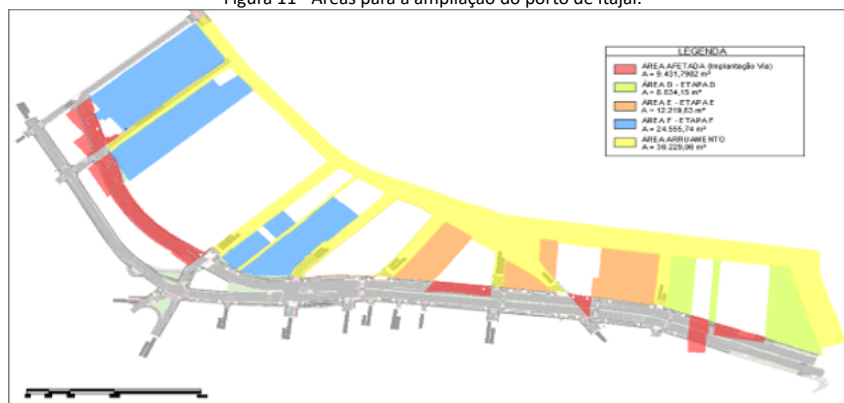
#### 14. RESSARCIMENTO À AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS (APS)

14.1. O fluxo de caixa do projeto contempla, ainda, o pagamento de R\$ 76.620.562,80 (setenta e seis milhões, seiscentos e vinte mil, quinhentos e sessenta e dois reais e oitenta centavos) à Autoridade Portuária de Santos (APS). Este valor destina-se à quitação de passivos da SPI relativos a serviços de dragagem, aportes de caixa e precatórios.

#### 15. DESAPROPRIAÇÕES E EXPANSÃO DE ÁREAS

15.1. O EVTEA, conforme planejamento setorial, prevê a ampliação da retroárea portuária para até 295.315,00 m<sup>2</sup>, em consonância com as obras de mobilidade e infraestrutura viária em conclusão pelo Município de Itajaí. A figura abaixo delimita as áreas de expansão.

Figura 11 - Áreas para a ampliação do porto de Itajaí.



Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

15.2. A estratégia de incorporação de áreas divide-se em:

- Áreas SPI/Prefeitura: 9.431,80 m<sup>2</sup> (destinados à implantação de vias de acesso);
- Integração de Arruamentos: 36.229,06 m<sup>2</sup> de vias existentes a serem incorporadas à retroárea;
- Etapas de Aquisição (D, E e F): somam 45.409,52 m<sup>2</sup> a serem adquiridos para ampliação do pátio.

15.3. Os custos estimados para as etapas D, E e F totalizam R\$ 185.925.541,00 (cento e oitenta e cinco milhões, novecentos e vinte e cinco mil, quinhentos e quarenta e um reais). Adicionalmente, previu-se a aquisição da área denominada Valeport, valorada em R\$ 72.202.422,89 (setenta e dois milhões, duzentos e dois mil, quatrocentos e vinte e dois reais e oitenta e nove centavos). Assim, o aporte total para desapropriações e aquisições de terra é de R\$ 258.127.963,88 (duzentos e cinquenta e oito milhões, cento e vinte e sete mil, novecentos e sessenta e três reais e oitenta e oito centavos).

#### 16. DEMONSTRAÇÃO DA INCORPORAÇÃO NOS EVTEA'S DE MODELOS QUE EXPRESSAM E ESTIMULAM A CONCORRÊNCIA INTER E INTRAPORTOS

16.1. Para discorrer sobre esse tema, far-se-á referência à Nota Técnica - Competição, a qual foi encaminhada ao Tribunal de Contas da União em resposta ao item 9.1.4 do Acórdão n.º 3661/2013 - Plenário TCU:

"9.1.4. finalização dos estudos determinados pelo acórdão 2.896/2009 – Plenário e incorporação dos estudos de concorrência inter e intraportos na modelagem dos terminais, em observância ao art. 7.º, inciso III, da Lei 8.987/1995, ao art. 3.º, caput e inciso V, da Lei 12.815/2013, com vistas à promoção da modicidade tarifária, em respeito ao art. 6.º, caput e §1.º, da Lei 8.987/1995, e ao art. 3.º, inciso II, da Lei 12.815/2013;"

16.2. Os arrendamentos promovidos através do Programa de Arrendamentos Portuários ampliam significativamente a capacidade nos principais Portos brasileiros e viabiliza novas rotas de escoamento para fomentar a competição no mercado. Em paralelo, as estratégias competitivas de Leilão fomentam a competição pelo mercado, melhorando a seleção dos operadores portuários.

#### 17. ADEQUAÇÃO DOS ESTUDOS AOS INSTRUMENTOS DE PLANEJAMENTO DO SETOR PORTUÁRIO

17.1. Os estudos de viabilidade de arrendamentos portuários objetivam a avaliação de empreendimentos e servem de base para abertura de procedimentos licitatórios. Em linhas gerais, busca-se estimar os valores remuneratórios pela exploração do ativo para abertura de licitação, considerando-se, para tanto, diversas variáveis de ordem jurídica, técnica, operacional, econômica, financeira, contábil, tributária e ambiental.

17.2. Vale ressaltar que a elaboração do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) para a área ITJ01 foi motivado pela necessidade de regularizar a operação portuária em bases contratuais de longo prazo. Atualmente, a exploração do terminal ocorre sob regime transitório, modelo que limita

o planejamento e a atração de capital. O novo arrendamento visa viabilizar os investimentos necessários para a manutenção da competitividade do Porto de Itajaí, assegurando a remuneração da Autoridade Portuária e a continuidade das atividades logísticas do setor.

17.3. Nesse sentido, o estudo elaborado para a área de arrendamento ITJ01 mostra-se de relevante interesse público, na medida em que busca proporcionar segurança jurídica para execução dos investimentos, promovendo, ainda, a maximização da utilização de ativos públicos.

17.4. No tocante aos procedimentos de execução dos estudos, oportuno mencionar que são adotados os regramentos e normativos que estabelecem as diretrizes para elaboração de projeto de Arrendamentos portuários, bem como os principais instrumentos de planejamento do setor portuário para o Porto de Itajaí/SC, a seguir especificados:

INTRUMENTO	DESCRIÇÃO
Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013;	Lei dos Portos
Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, e alterações posteriores;	Regulamento da Lei dos Portos
Resolução ANTAQ Nº 127 DE 08/04/2025	Regulamento de áreas no Porto Organizado
Resolução ANTAQ nº 85 de 18 de agosto de 2022;	Regulamento de elaboração de EVTEA
Plano Mestre do Porto de Itajaí (2018);	Planejamento setorial
Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ do Porto de Itajaí (2019-REV-06)	Planejamento setorial
Regulamento de Exploração do Porto de Itajaí- (2018)	Planejamento setorial

Fonte: Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

## 18. CONSIDERAÇÕES ACERCA DOS CENÁRIOS COMPETITIVOS

18.1. As projeções de demanda foram estruturadas em duas etapas principais, refletindo dois grandes blocos de avaliação competitiva: a análise de demanda macro e a análise de demanda micro.

18.2. A análise de demanda macro busca identificar como as cargas produzidas e consumidas no país são escoadas pelos portos brasileiros, caracterizando a competição interportuária. Já para a análise de demanda micro, o foco é a distribuição das cargas destinadas a um complexo portuário entre os terminais existentes, correspondendo à competição intraportuária.

18.3. A estimativa da demanda para a área de arrendamento ITJ01 fundamentou-se em dados de âmbito nacional e regional. Para a elaboração das projeções, serviram de base as seguintes fontes e instrumentos de planejamento:

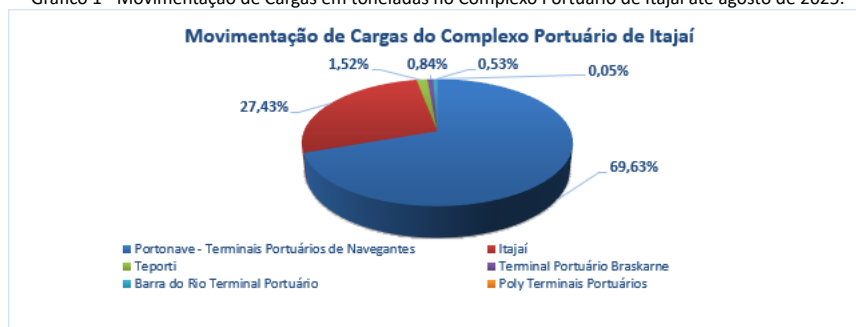
- Anuário Estatístico – Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq;
- Comexstat, do Ministério da Indústria Comércio - MDIC;
- Plano Mestre do Porto Organizado de Itajaí (2018);
- Informações estatísticas disponibilizadas pela Superintendência do Porto de Itajaí – SPI; e
- Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Itajaí (2019).

18.4. Em âmbito nacional, esses estudos representam instrumentos oficiais de planejamento do setor portuário e servem como indicadores para a identificação de oportunidades e atração de investimentos. A utilização dessas fontes visa integrar o projeto às políticas de infraestrutura de transportes, auxiliar na racionalização dos recursos públicos e observar a relação entre o desenvolvimento portuário, a sociedade e o meio ambiente.

## 19. CONSTRUÇÃO DO MODELO DE DEMANDA MACRO

19.1. O Complexo Portuário de Itajaí apresenta especialização no segmento de carga containerizada, que representou 93,28% do total movimentado (em toneladas) até agosto de 2025. A concentração operacional indica que 97,05% da movimentação do complexo ocorre no Porto Público (cais arrendado e cais público) e no TUP Portonave. Os terminais Teporti, Braskarne, Poly Terminais e Barra do Rio absorvem os 2,95% restantes.

Gráfico 1 - Movimentação de Cargas em toneladas no Complexo Portuário de Itajaí até agosto de 2025.



Fonte: Anuário ANTAQ (Ano-Base 2025).

19.2. No segmento de carga geral, observou-se a movimentação de produtos industriais e insumos, como ferro fundido, aço, açúcar, maquinários e obras de madeira.

19.3. O processo de containerização alterou a logística, com a redução do tempo de permanência dos navios em porto para intervalos entre 24 e 48 horas. Esse cenário é acompanhado pela tendência de economias de escala, com o aumento das dimensões das embarcações.(navios com capacidade de até 24.000 TEU) e a formação de alianças entre armadores.

19.4. No cenário nacional, a movimentação de contêineres em 2024 totalizou 153,4 milhões de toneladas (13,9 milhões de TEU). O Complexo de Itajaí detém 8,61% deste mercado, com participação de 45,45% nas exportações e 54,55% nas importações, concentradas na navegação de longo curso (78,17%).

19.5. Em 2024, o volume movimentado no complexo foi de 1.246.348 TEU, o que representa redução de 1,70% em relação ao período anterior. A variação é relacionada à evolução do PIB e à infraestrutura portuária disponível.

Gráfico 2 - Principais Produtos Transportados em Contêineres no Brasil, ano de 2024.



Fonte: Anuário ANTAQ (Ano-Base 2025).

19.6. Conforme a Resolução ANTAQ nº 71/2022 e o Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP), a carga geral compreende mercadorias fracionadas. Em 2024, o Brasil registrou aumento de 6,42% neste segmento, com concentração nos terminais do Espírito Santo (24%) e Santos (13,14%).

Tabela 6 – Movimentação Portuária carga geral terminais no Brasil em 2024 em toneladas.

Número	Porto/TUP	Estado	Carga Bruta	%	Produtos
1	Portocel - Terminal Especializado de Barra do Riacho	ES	7.317.803	11,21%	Celulose
2	Terminal Marítimo de Uso Misto de Praia Mole	ES	6.387.361	9,78%	Ferro e Aço
3	Santos	SP	5.007.771	7,67%	Celulose, Madeira
4	São Francisco do Sul	SC	4.623.712	7,08%	Celulose, Veículos
5	Rio Grande	RS	4.142.382	6,35%	Ferro e Aço, Madeira, Celulose
6	Terminal Portuário do Pecém	CE	3.718.271	5,70%	Ferro e Aço
7	DP World Santos	SP	3.572.386	5,47%	Celulose
8	Terminal TKCSA	RJ	3.176.181	4,87%	Ferro e Aço
9	CMPC Guaíba	RS	3.026.238	4,64%	Celulose
10	Estaleiro Brasfels	RJ	2.671.111	4,09%	Reatores
11	Itaquí	MA	1.725.034	2,64%	Celulose
12	Paranaguá	PR	1.587.198	2,43%	Celulose, Açúcar, Veículos
13	Vila do Conde	PA	1.430.531	2,19%	Produtos Químicos, Animais Vivos
14	Itaguaí	RJ	1.351.454	2,07%	Ferro e Aço
15	Vitória	ES	1.140.537	1,75%	Celulose, Ferro e Aço
16	TUP J F de Oliveira de Belém	PA	1.138.907	1,74%	Semirreboque, Veículos
17	TUP TMB - Terminal Marítimo de Belmonte	BA	1.083.298	1,66%	Celulose
18	Terminal Marítimo Privativo de Cubatão - TMPC	SP	972.211	1,49%	Celulose, Ferro e Aço
19	Pelotas	RS	862.484	1,32%	Celulose, Madeira
20	Rio de Janeiro	RJ	851.349	1,30%	Ferro e Aço, Veículos
32	ATR Logística - Chibatão	AM	698.280	1,07%	Celulose, Semirreboque, Veículos

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

19.7. No Complexo de Itajaí, a carga geral atingiu 974.042 toneladas em 2024, acréscimo de 68,75% em comparação a 2023. Nota-se que 2024 foi um ano atípico em função da transição operacional e da retomada da movimentação de contêineres no segundo semestre. Dessa forma, os dados de carga geral deste período são analisados sob a perspectiva dessa transição para as projeções de longo prazo.

Tabela 7 – Movimentação Portuária carga geral terminais no Complexo Portuário de Itajaí 2024.

Grupo de Mercadoria (SH2)	Peso Carga Bruta	%
72-Ferro fundido, ferro e aço	577.526	59,29%
17-Açúcares e produtos de confeitaria	147.385	15,13%
44-Madeira, carvão vegetal e obras de madeira	82.291	8,45%
02-Carnes e miudezas, comestíveis	51.501	5,29%
76-Alumínio e suas obras	48.238	4,95%
87-Veículos automóveis, tratores, ciclos e outros veículos terrestres, suas	16.878	1,73%
73-Obras de ferro fundido, ferro ou aço	13.194	1,35%
28-Produtos químicos inorgânicos; compostos inorgânicos ou orgânicos de	12.948	1,33%
31-Adubos (fertilizantes)	8.557	0,88%
63-Outros artefatos têxteis confeccionados; sortidos; artefatos de matérias	6.097	0,63%
29-Produtos químicos orgânicos	2.938	0,30%
74-Cobre e suas obras	2.894	0,30%
85-Máquinas, aparelhos e materiais elétricos, e suas partes; aparelhos de	1.905	0,20%
84-Reatores nucleares, caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos	1.094	0,11%
39-Plásticos e suas obras	221	0,02%
16-Preparações de carne, de peixes ou de crustáceos, de moluscos ou de	156	0,02%
89-Embarcações e estruturas flutuantes	152	0,02%
23-Resíduos e desperdícios das indústrias alimentares; alimentos	67	0,01%
<b>TOTAL</b>	<b>974.042</b>	<b>100%</b>

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

Cargas Containerizadas

19.8. As estimativas de movimentação portuária para o Complexo de Itajaí fundamentam-se nos dados do Plano Mestre (2018). Deste documento, extraem-se as projeções de demanda macro nos cenários tendencial, otimista e pessimista, focadas nos perfis de carga compatíveis com o projeto de arrendamento da área ITJ01.

19.9. A projeção tendencial para o horizonte 2020-2060, segmentada por tipo de navegação e sentido de fluxo, apresenta taxas de crescimento estimadas em intervalos quinquenais, conforme detalhado na Tabela 8.

Tabela 8 - Projeção de Demanda para Contêineres para o Complexo Portuário de Itajaí – Cenário Tendencial.

Taxas de Crescimento Plano Mestre Tendencial									
Tipo de Navegação	Sentido	2020-2025	2025-2030	2030-2035	2035-2040	2040-2045	2045 - 2050	2050 - 2055	2055-2060
Longo Curso	Embarque	1,55%	3,27%	2,66%	2,04%	1,72%	1,62%	1,50%	1,40%
Longo Curso	Desembarque	3,13%	2,16%	1,87%	1,95%	2,02%	1,88%	1,72%	1,59%
Cabotagem	Embarque	3,06%	3,10%	2,95%	2,56%	2,26%	2,03%	1,85%	1,69%
Cabotagem	Desembarque	3,26%	3,29%	3,12%	2,71%	2,40%	2,14%	1,94%	1,77%

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

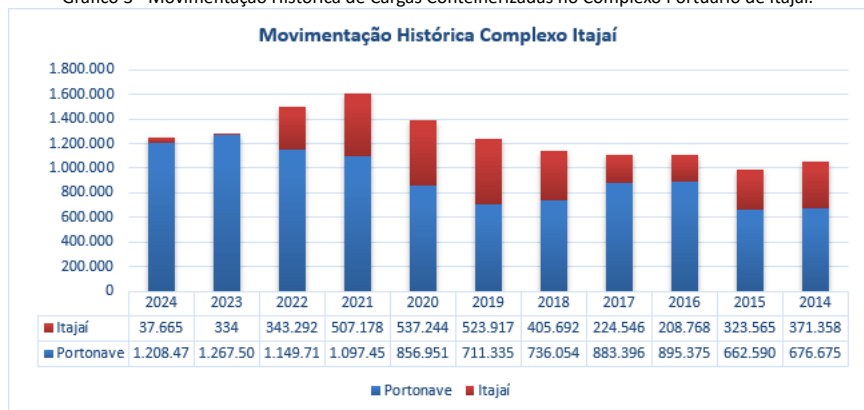
19.10. A evolução da movimentação de contêineres no Complexo Portuário de Itajaí, entre os anos de 2014 e 2024, revela a distribuição de volume entre os terminais Portonave e o Porto Público de Itajaí. Os dados consolidados na Tabela 9 e visualizados no Gráfico 3 evidenciam as variações de desempenho operacional no período.

Tabela 9 - Movimentação Histórica de Cargas Containerizadas no Complexo Portuário de Itajaí.

Total da Movimentação Portuária em TEU											
Complexo Portuário de Itajaí	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014
Portonave	1.208.470	1.267.506	1.149.715	1.097.456	856.951	711.335	736.054	883.396	895.375	662.590	676.675
Itajaí	37.665	334	343.292	507.178	537.244	523.917	405.692	224.546	208.768	323.565	371.358
Total	1.246.135	1.267.840	1.493.007	1.604.634	1.394.195	1.235.252	1.141.746	1.107.942	1.104.143	986.155	1.048.033

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

Gráfico 3 - Movimentação Histórica de Cargas Containerizadas no Complexo Portuário de Itajaí.



Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

19.11. As projeções de demanda nos cenários otimista e pessimista para cargas containerizadas aplicam as variações percentuais previstas no Plano Mestre, conforme exposto nas Tabelas 10 e 11.

Tabela 10 - Projeção de Demanda para Contêineres para o Complexo Portuário de Itajaí – Cenário Otimista.

Taxas de Crescimento Plano Mestre - Otimista									
Tipo de Navegação	Sentido	2020-2025	2025-2030	2030-2035	2035-2040	2040-2045	2045-2050	2050-2055	2055-2060
Longo Curso	Embarque	1,73%	3,46%	2,85%	2,23%	1,91%	1,80%	1,67%	1,54%
Longo Curso	Desembarque	3,38%	2,41%	2,12%	2,20%	2,27%	2,13%	1,94%	1,77%
Cabotagem	Embarque	3,30%	3,34%	3,19%	2,80%	2,50%	2,27%	2,05%	1,86%
Cabotagem	Desembarque	3,49%	3,53%	3,36%	2,95%	2,64%	2,38%	2,14%	1,93%

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

Tabela 11 - Projeção de Demanda para Contêineres para o Complexo Portuário de Itajaí – Cenário Pessimista.

Taxas de Crescimento Plano Mestre - Pessimista									
Tipo de Navegação	Sentido	2020-2025	2025-2030	2030-2035	2035-2040	2040-2045	2045-2050	2050-2055	2055-2060
Longo Curso	Embarque	1,35%	3,08%	2,46%	1,84%	1,52%	1,41%	1,31%	1,23%
Longo Curso	Desembarque	2,87%	1,89%	1,60%	1,67%	1,73%	1,59%	1,46%	1,36%
Cabotagem	Embarque	2,81%	2,85%	2,69%	2,30%	1,99%	1,75%	1,60%	1,48%
Cabotagem	Desembarque	3,01%	3,03%	2,86%	2,45%	2,13%	1,87%	1,69%	1,56%

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

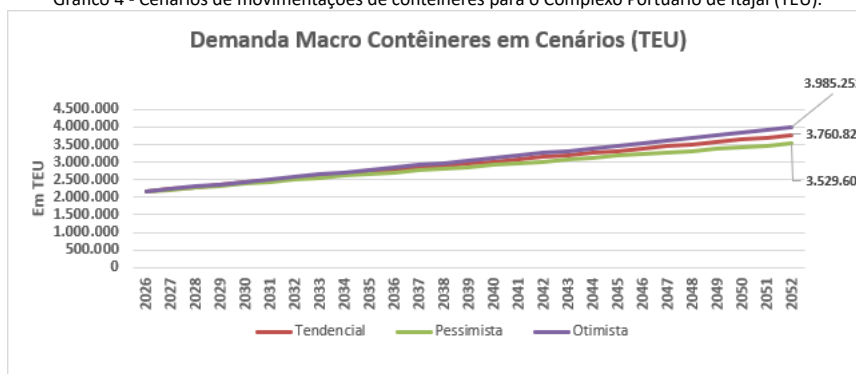
19.12. Considerando que o horizonte contratual previsto é de 25 anos (2028 a 2052) — período estabelecido para a amortização dos investimentos e a viabilidade do retorno sobre o capital — a demanda macro foi delimitada para este mesmo intervalo. A Tabela 10 consolida os volumes anuais em TEUs, servindo de base para o cálculo da demanda micro em função da capacidade do terminal. O comportamento desses cenários está ilustrado na Figura 10.

Tabela 12 - Cenários de movimentações portuárias de cargas containerizadas para o Complexo Portuário de Itajaí.

DEMANDA MACRO			
Complexo Portuário de Itajaí			
Contêineres (TEU)			
CENÁRIOS DE MOVIMENTAÇÕES			
ANO	Tendencial	Pessimista	Otimista
2028	2.290.362	2.276.272	2.306.869
2029	2.354.209	2.334.414	2.374.702
2030	2.419.903	2.394.114	2.446.248
2031	2.477.667	2.445.574	2.510.065
2032	2.536.860	2.498.195	2.575.595
2033	2.597.520	2.552.005	2.642.885
2034	2.659.685	2.607.032	2.711.984
2035	2.723.392	2.663.305	2.782.941
2036	2.780.616	2.712.804	2.847.585
2037	2.839.059	2.763.240	2.913.747
2038	2.898.747	2.814.630	2.981.464
2039	2.959.706	2.866.991	3.050.772
2040	3.021.965	2.920.344	3.121.710
2041	3.080.749	2.969.883	3.189.374
2042	3.140.692	3.020.273	3.258.525
2043	3.201.817	3.071.531	3.329.193
2044	3.264.146	3.123.670	3.401.415
2045	3.327.705	3.176.706	3.475.223
2046	3.387.764	3.225.948	3.545.671
2047	3.448.917	3.275.961	3.617.563
2048	3.511.184	3.326.757	3.690.926
2049	3.574.587	3.378.348	3.765.792
2050	3.639.146	3.430.747	3.841.591
2051	3.699.483	3.479.823	3.912.757
2052	3.760.829	3.529.607	3.985.252

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

Gráfico 4 - Cenários de movimentações de contêineres para o Complexo Portuário de Itajaí (TEU).



Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

### Carga Geral

19.13. Para o segmento de carga geral no arrendamento ITJ01, adotou-se o ano de 2016 como referência para o ponto de partida, visto que representa o pico histórico de movimentação no Porto Público (62.998 toneladas) entre 2014 e 2021. O período posterior a 2022 foi desconsiderado da amostra devido à descontinuidade das operações da APM Terminals, que alterou o perfil de movimentação local.

19.14. Dadas as limitações de capacidade aquaviária do terminal, as projeções para carga geral assumem estabilidade (crescimento zero) nos três cenários analisados, conforme sintetizado na Tabela 13.

Tabela 13 - Cenários de movimentações portuárias de carga geral para o Complexo Portuário de Itajaí.

Demanda Macro - Carga Geral	Tendencial	Pessimista	Otimista
Movimentação em 2016	62.998	62.998	62.998
Ponto de Partida	62.998	62.998	62.998

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

19.15. O modelo de demanda macro é tecnicamente sólido. Sua base em dados e metodologias oficiais, a incorporação de variáveis econômicas e a consideração de cenários futuros buscam garantir que as projeções reflitam de forma precisa o potencial de crescimento da movimentação das cargas.

19.16. A partir das projeções de demanda macro em diferentes cenários, desenvolvidas acima, parte-se para definição da demanda micro para o terminal, a qual é realizada por meio da divisão do total de demanda pelos participantes do mercado que o compõem o Complexo.

## 20. CONSTRUÇÃO DO MODELO DE DEMANDA MICRO

### Cargas Containerizadas

20.1. Para estimar a demanda micro para o terminal ITJ01, a Infra S.A. avaliou a dinâmica competitiva do Complexo Portuário de Itajaí. O estudo considera a capacidade instalada e as expansões projetadas nas instalações da região de influência, visando determinar o potencial de atração de carga da área em análise.

20.2. A metodologia para definição da demanda micro baseia-se na projeção da divisão de mercado (*market share*), norteada pela repartição das capacidades totais do complexo (*capacity share*). Assume-se que, no médio e longo prazo, ocorre uma convergência entre a participação de mercado e a participação de capacidade. Para tanto, identificaram-se as capacidades de armazenagem, berços e expedição, adotando-se as seguintes premissas:

- Capacidades dinâmicas (armazenagem e aquaviária) das instalações operacionais e futuras;
- Identificação do "gargalo" operacional entre os sistemas de armazenagem, aquaviário e terrestre.

20.3. No Complexo de Itajaí, o sistema aquaviário é identificado como o fator limitante estratégico para a movimentação de contêineres. Diferente da armazenagem, que pode ser suplementada por recintos externos (CLiAs), a capacidade de acostagem é finita e vinculada à infraestrutura de cais. Portanto, a capacidade aquaviária dinâmica foi adotada como o parâmetro de aferição do modelo.

20.4. As participações de mercado foram estabelecidas confrontando as capacidades do ITJ01 e do terminal Portonave, conforme detalhado na Tabela 14.

Tabela 14 - Participação de mercado dos terminais de cargas containerizadas que compõem o Complexo Portuário de Itajaí, em TEU.

ANO	Terminal ITJ01		Terminal Portonave		CAPACIDADE TOTAL
	Capacidade Dinâmica Aquaviária (TEU)	(%)	Capacidade Aquaviária Dinâmica (TEU)	(%)	
2027	850.000	31,14%	1.880.000	68,86%	2.730.000
2028	750.000	28,52%	1.880.000	71,48%	2.630.000
2029	750.000	28,52%	1.880.000	71,48%	2.630.000
2030	750.000	28,52%	1.880.000	71,48%	2.630.000
2031	780.000	30,00%	1.820.000	70,00%	2.600.000
2032	780.000	30,00%	1.820.000	70,00%	2.600.000
2033	780.000	30,00%	1.820.000	70,00%	2.600.000
2034	1.170.500	39,13%	1.820.000	60,87%	2.990.000
2035	1.170.000	39,13%	1.820.000	60,87%	2.990.000
2036	1.170.000	39,13%	1.820.000	60,87%	2.990.000
2037 - 2052	1.550.000	45,99%	1.820.000	54,01%	3.370.000

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

#### Dimensionamento

20.5. O dimensionamento da carga para o ITJ01 resulta da compatibilização entre a demanda macro do Complexo e a capacidade de movimentação do terminal. A capacidade de armazenagem foi projetada em fases, acompanhando a evolução dos investimentos em infraestrutura e ganho de eficiência operacional (giro de estoque e *dwell time*), conforme as premissas da Tabela 15.

Tabela 15 - Capacidade Dinâmica de armazenagem para cargas containerizadas que compõem o Complexo Portuário de Itajaí, em TEU.

Terminal ITJ01	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Fase definitiva
Período Contratual	2028-2030	2031-2033	2034-2036	2037-2052
<i>Dwell time</i> (tempo de permanência médio) / dias	5,78	5,78	5,78	5,5
Giro dos estoques / ano	63	63	63	66
Capacidade de Armazenagem em TEU	620.000	1.030.000	1.170.000	1.590.000

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

20.6. A transição para a operação plena do terminal observa prazos pré-operacionais e o aproveitamento das áreas atualmente sob arrendamento provisório. A partir de 2028, inicia-se o cronograma de expansão, culminando na Fase Definitiva (2037-2052) com capacidade aquaviária de 1,55 milhão de TEUs.

#### Alocação de cargas e *ramp-up*

20.7. A captura de carga pelo ITJ01 é projetada de forma gradual. Considera-se que o terminal não atinge sua participação potencial de mercado imediatamente após a celebração do contrato (prevista para 2028), mas sim por meio de uma curva de *ramp-up*. Entre 2034 e 2037, aplicou-se um fator redutor para suavizar o crescimento e refletir o tempo necessário para a maturação das novas infraestruturas. O cronograma de captura efetiva de mercado é apresentado na Tabela 16.

Tabela 16 - *Ramp Up* - terminal ITJ01.

Ramp Up: ITJ01			
Carga Containerizada			
ANO	Participação de Mercado Potencial	Participação Capturada	Share Efetivo (%)
2028	28,52%	30,00%	8,56%
2029	28,52%	40,00%	11,41%
2030	28,52%	60,00%	17,11%
2031	30,00%	80,00%	24,00%
2032	30,00%	100,00%	30,00%
2033	30,00%	100,00%	30,00%
2034	34,57%	100,00%	34,57%
2035	39,13%	100,00%	39,13%
2036	39,13%	100,00%	39,13%
2037	42,56%	100,00%	42,56%
2038 - 2052	45,99%	100,00%	45,99%

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

#### Carga Geral

20.8. Dadas as limitações em função do papel dominante da carga containerizada, considera-se que a movimentação apresentada na Tabela 13 será também a demanda micro de todos os anos contratuais do arrendamento ITJ01 sem crescimento previsto.

20.9. Os resultados finais da demanda micro, segmentados por cenários, estão consolidados na Tabela 17.

Tabela 17 - Demanda micro em cenários para o Terminal ITJ01 para o mercado de cargas containerizadas (em TEU) e carga geral (em toneladas).

ITJ01 (Carga Containerizada em TEU)	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
<b>Cenário TENDENÇAL</b>														
Macro Demanda Aquaviária	2.167.998	2.228.309	2.290.362	2.354.209	2.419.903	2.477.667	2.536.860	2.597.520	2.659.685	2.723.392	2.780.616	2.839.059	2.898.747	2.959.706
% de Mercado	-	-	8,56%	11,41%	17,11%	24,00%	30,00%	30,00%	34,57%	39,13%	39,13%	42,56%	45,99%	45,99%
Micró Demanda Potencial	-	-	195.943	268.541	414.052	594.640	761.058	779.256	919.326	1.065.675	1.088.067	1.208.368	1.333.252	1.361.289
Limite Capacidade de Cais	-	-	750.000	750.000	750.000	780.000	780.000	780.000	1.170.000	1.170.000	1.170.000	1.550.000	1.550.000	1.550.000
Limite Capacidade de Armazenagem	-	-	620.000	620.000	620.000	1.030.000	1.030.000	1.030.000	1.170.000	1.170.000	1.170.000	1.590.000	1.590.000	1.590.000
Micró Demanda capturada	-	-	195.943	268.541	414.052	594.640	761.058	779.256	919.326	1.065.675	1.088.067	1.208.368	1.333.252	1.361.289
Contêineres Gateway	87,85%		172.134	235.910	363.739	522.384	668.580	684.567	807.616	956.182	955.854	1.061.536	1.171.245	1.195.876
Contêineres Transbordo/Remoção	12,15%		23.810	32.631	50.312	72.256	92.478	94.689	111.710	129.493	132.214	146.832	162.007	165.414
Micró Demanda capturada	-	-	195.943	268.541	414.052	594.640	761.058	779.256	919.326	1.065.675	1.088.067	1.208.368	1.333.252	1.361.289

ITJ01 (Carga Containerizada em TEU)	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
<b>Cenário PESSIMISTA</b>														
Macro Demanda Aquaviária	2.164.499	2.219.648	2.276.272	2.334.414	2.394.114	2.445.574	2.498.195	2.552.005	2.607.032	2.663.305	2.712.804	2.763.240	2.814.630	2.866.991
% de Mercado	0,00%	0,00%	8,56%	11,41%	17,11%	24,00%	30,00%	30,00%	34,57%	39,13%	39,13%	42,56%	45,99%	45,99%
Micró Demanda Potencial	-	0	194.738	266.283	409.639	586.938	749.458	765.601	901.126	1.042.163	1.061.532	1.176.097	1.294.563	1.318.646
Limite de Capacidade de Cais	-	-	750.000	750.000	750.000	780.000	780.000	780.000	1.170.000	1.170.000	1.170.000	1.550.000	1.550.000	1.550.000
Limite Capacidade de Armazenagem	-	-	620.000	620.000	620.000	1.030.000	1.030.000	1.030.000	1.170.000	1.170.000	1.170.000	1.590.000	1.590.000	1.590.000
Micró Demanda capturada	-	-	194.738	266.283	409.639	586.938	749.458	765.601	901.126	1.042.163	1.061.532	1.176.097	1.294.563	1.318.646
Contêineres Gateway	87,85%		171.075	233.926	359.863	515.617	658.390	672.571	791.628	915.527	932.543	1.033.187	1.137.257	1.158.414
Contêineres Transbordo/Remoção	12,15%		23.663	32.357	49.776	71.320	91.069	93.030	109.498	126.636	128.989	142.910	157.305	160.232
Micró Demanda capturada	-	-	194.738	266.283	409.639	586.938	749.458	765.601	901.126	1.042.163	1.061.532	1.176.097	1.294.563	1.318.646

ITJ01 (Carga Containerizada em TEU)	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
<b>Cenário OTIMISTA</b>														
Macro Demanda Aquaviária	2.174.166	2.239.506	2.306.869	2.374.702	2.446.248	2.510.055	2.575.595	2.642.885	2.711.984	2.782.941	2.847.585	2.913.747	2.981.464	3.050.772
% de Mercado	-	-	8,56%	11,41%	17,11%	24,00%	30,00%	30,00%	34,57%	39,13%	39,13%	42,56%	45,99%	45,99%
Micró Demanda Potencial	-	-	197.356	270.879	418.560	602.416	772.678	792.865	937.403	1.088.977	1.114.272	1.240.156	1.371.297	1.405.174
Limite de Capacidade de Cais	-	-	750.000	750.000	750.000	780.000	780.000	780.000	1.170.000	1.170.000	1.170.000	1.550.000	1.550.000	1.550.000
Limite Capacidade de Armazenagem	-	-	620.000	620.000	620.000	1.030.000	1.030.000	1.030.000	1.170.000	1.170.000	1.170.000	1.590.000	1.590.000	1.590.000
Micró Demanda capturada	-	-	197.356	270.879	418.560	602.416	772.678	780.000	937.403	1.088.977	1.114.272	1.240.156	1.371.297	1.405.174
Contêineres Gateway	87,85%		173.374	237.963	367.699	529.215	678.788	685.220	823.497	956.653	978.874	1.089.462	1.204.667	1.232.671
Contêineres Transbordo/Remoção	12,15%		23.981	32.915	50.860	73.201	93.890	94.780	113.906	132.324	135.398	150.694	166.630	170.503
Micró Demanda capturada	-	-	197.356	270.879	418.560	602.416	772.678	780.000	937.403	1.088.977	1.114.272	1.240.156	1.371.297	1.405.174

ITJ01 (Carga Geral em toneladas)	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
<b>Cenário TENDENÇAL</b>														
Macro Demanda Aquaviária	-	-	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998
% de Mercado	-	-	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
Micró Demanda Potencial	-	-	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998
Micró Demanda capturada	-	-	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998

ITJ01 (Carga Geral em toneladas)	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
<b>Cenário PESSIMISTA</b>														
Macro Demanda Aquaviária	-	-	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998
% de Mercado	-	-	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
Micró Demanda Potencial	-	-	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998
Micró Demanda capturada	-	-	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998

ITJ01 (Carga Geral em toneladas)	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
<b>Cenário OTIMISTA</b>														
Macro Demanda Aquaviária	-	-	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998
% de Mercado	-	-	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
Micró Demanda Potencial	-	-	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998
Micró Demanda capturada	-	-	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998	62.998

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

20.10. A metodologia empregada para o cálculo da demanda micro apresenta-se adequada e tecnicamente fundamentada ao adotar a capacidade aquaviária como o driver principal de repartição de mercado. Ao reconhecer as limitações físicas de acesso e acostagem do Rio Itajaí-Açu como o gargalo real do sistema, o modelo evita o risco de superestimar a demanda com base apenas em áreas de pátio, as quais possuem maior flexibilidade de expansão. Além disso, a aplicação de uma curva de ramp-up com fatores redutores de suavização confere prudência à modelagem financeira, garantindo que as projeções de receita sejam compatíveis com a realidade operacional de implantação de um projeto brownfield. Tal abordagem assegura a robustez do Estudo de Viabilidade e minimiza incertezas para o Poder Concedente e futuros investidores.

## 21. FUNDAMENTAÇÃO DA POLÍTICA TARIFÁRIA E VALORES EMPREGADOS

21.1. Existe um enorme interesse público para que os Portos operem com eficiência e segurança e que os serviços sejam prestados de forma competitiva e ajudem no desenvolvimento econômico regional e nacional, considerando seu papel vital no comércio internacional.

21.2. A identificação da necessidade de regulação econômica ou a sua aplicação adequada, variando conforme o ambiente competitivo, é o desafio que se impõe aos agentes regulatórios. Os objetivos da regulação econômica incluem: garantir eficiência, atender à demanda – estimulando investimentos, proteger os usuários contra práticas monopolísticas e outros abusos dos operadores, promover ou proteger a competição e prevenir contra a discriminação de preços.

21.3. A referência que melhor consolida essa experiência, mesclando-a com a teoria de forma sólida e que é utilizada mundialmente como documento base no planejamento portuário, é o *Port Reform Toolkit*, publicado pelo Banco Mundial e atualmente em sua segunda edição. Trata-se de um documento com oito módulos que abordam diferentes assuntos relacionados a reformas institucionais e regulatórias portuárias: <http://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/library/port-reform-toolkit-ppiaf-world-bank-2nd-edition>. Particularmente, o Módulo 6 deste documento, intitulado *Port Regulation: Overseeing the Economic Public Interest in Ports*, foi também utilizado pelo Poder Concedente como insumo para nortear sua política tarifária.

21.4. Serão pontuadas as questões regulatórias a serem consideradas na formulação da estratégia de arrendamentos portuários, apresentados os mecanismos estratégicos para aumentar a competitividade portuária – estruturais e regulatórios – e analisado o custo-benefício de suas aplicações.

21.5. A política tarifária para o Terminal em questão foi inspirada na prática do Setor Portuário internacional e está em conformidade com as recomendações do Banco Mundial.

21.6. Sabe-se que um dos principais mecanismos para reduzir os preços e aumentar eficiência é através do estímulo ao aumento da concorrência. Sempre que há demanda e áreas de expansão disponíveis, recomenda-se a Licitação de novas estruturas, o aumento da capacidade das áreas existentes (ganhos de produtividade) e melhorias estruturais que ampliem o dinamismo do Porto.

21.7. É nesse contexto que se insere o ITJ01.

## 22. JUSTIFICAÇÃO DOS PREÇOS E TARIFAS UTILIZADOS NO TERMINAL E SUA FUNDAMENTAÇÃO

22.1. Este item atende particularmente à determinação 9.1.3 do TCU, no Acórdão nº 1.077/2015, no que se refere à alteração do item 9.1.13 do Acórdão nº 3.661/2013, conforme transcrição abaixo:

"9.1.3. alterar os subitens 9.1.13, 9.1.14, 9.1.15 e 9.1.17 da deliberação recorrida, para que passem a vigorar com a seguinte redação: [...]"

(...) 9.1.13. justificação dos preços e tarifas utilizados nos estudos de viabilidade e fundamentação, de maneira consistente, da metodologia de coleta dos preços e tarifas utilizados na alimentação dos fluxos de caixa."

22.2. A subseção a seguir suporta as premissas e valor do preço a ser praticado pela empresa arrendatária, conforme considerado no estudo de viabilidade do Terminal ITJ01.

Composição da receita média unitária

22.3. As estimativas de preços para os serviços portuários, no âmbito dos estudos de viabilidade, servem para remunerar atividades como recebimento, armazenagem e expedição de produtos. Esses valores são referenciais e são utilizados como variáveis de entrada para quantificar as receitas e o valor do empreendimento.

22.4. O nível de preços a ser praticado ao longo do horizonte contratual será definido livremente pelo vencedor da licitação.

Receita Média Unitária - Cargas Containerizadas

22.5. A Receita Média Unitária (RMU) remunera as operações de carregamento, descarregamento, transbordo e remoção, além da armazenagem e serviços acessórios requisitados sob demanda. A composição da cesta de serviços estabelecida para o terminal ITJ01 está detalhada no quadro a seguir.

Quadro 4 - Cesta de serviços para carga containerizada do terminal ITJ01.

Nome da cesta de Serviço	Tomador dos serviços (em geral)	Descrição da cesta de serviços (conforme especificado em contrato)
Movimentação Portuária e Armazenagem de Carga Containerizada	Dono da Carga/Armador	<p>A Receita Média Unitária da movimentação portuária de carga containerizada tem por finalidade remunerar a movimentação e armazenagem de carga no terminal portuário, provenientes das operações de carregamento, descarregamento, transbordo e remoção de mercadorias das embarcações, incluindo serviços relacionados as atividades portuárias, requisitados sob demanda e acessórios, quando houver.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Para todos os contêineres: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Atracação de Embarcações nos berços do arrendamento a partir do sétimo ano contratual.</li> <li>• Disponibilização da infraestrutura de acostagem, visto que o cais integra a área do arrendamento a partir do sétimo ano de contrato;</li> <li>• Movimentação Portuária de Contêineres Cheios e Vazios;</li> <li>• Movimentação Portuária de Contêineres de Transbordo e Remoção;</li> <li>• Conferência de documentos na atracação e desatracação;</li> <li>• Conferência de documentos e processamento de informações na portaria do Arrendamento;</li> <li>• Movimentações de carga e pesagens;</li> <li>• Movimentação, colocação e retirada de pilha e demais atividades associadas à inspeção não invasiva;</li> <li>• Armazenagem no Terminal, incluindo suporte à armazenagem de contêineres refrigerados;</li> <li>• Posicionamento para inspeção de lacre ou outras atividades motivadas por Autoridades do porto;</li> <li>• Serviços acessórios ou diversos associados à atividade do terminal.</li> </ul> </li> <li>▪ Para contêineres embarcados: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Procedimentos de recepção da carga;</li> <li>• Colocação e retirada de contêineres da pilha, na área de armazenagem;</li> <li>• Transporte do contêiner da área de armazenagem até a embarcação;</li> <li>• Embarque do contêiner na embarcação e sua colocação e fixação no local devido no interior da embarcação.</li> </ul> </li> <li>▪ Para contêineres desembarcados: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Descarga e colocação do contêiner no costado da embarcação;</li> <li>• Caso o recinto alfandegado de armazenagem definido pelo proprietário da carga ou seu preposto seja o próprio Arrendamento: transporte do contêiner entre o costado da embarcação e o pátio de armazenagem do Arrendamento;</li> <li>• Caso o recinto alfandegado de armazenagem definido pelo proprietário da carga ou seu preposto não seja o próprio Arrendamento: Transporte do contêiner até área de espera, incluindo colocação e retirada de pilha, se necessário, bem como o seu posterior transporte até o local de retirada por parte do recinto alfandegado de destino;</li> <li>• Procedimentos de expedição da carga.</li> </ul> </li> </ul>

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

22.6. A Receita Média Unitária (RMU) para carga containerizada foi calculada com base em uma análise comparativa das demonstrações financeiras (DRE) dos principais terminais portuários do país entre 2015 e 2024, abrangendo os ativos geridos pela Santos Brasil, BTP, DP World, Portonave, Itapoá, TCP e Tecon Rio Grande/Salvador. A série histórica de dez anos foi adotada para equalizar oscilações de mercado e garantir uma base tarifária condizente com o equilíbrio econômico-financeiro de longo prazo. Para a padronização dos dados, os valores foram atualizados pelo IPCA (data-base abril/2025) e, nos casos em que os balanços apresentavam apenas a receita líquida, aplicou-se um fator médio de conversão de 0,905 para a apuração da receita bruta.

22.7. O tratamento estatístico dos dados permitiu identificar a média de mercado e o desvio padrão das receitas por TEU, resultando na definição de **R\$ 914,31** por TEU como premissa para a modelagem do terminal ITJ01, conforme sintetizado na Tabela 18.

Tabela 18 - Receita Média Unitária por TEU com base nas Demonstrações Financeiras entre 2015 e 2024.

Receita Média Unitária em TEU - Período 2015 – 2024	
Terminal Portuário	Valor médio/TEU
Santos Brasil Participações	730,30
Brasil Terminais Portuários - BTP	1.054,03
Portonave	1.027,75
Itapoá	816,01
Terminal de Contêineres de Paranaguá - TCP	1.157,30
Tecon Salvador/Rio Grande	967,16
DP Word	647,66
Média	914,31
Desvio Padrão.	186,58
Límite Superior 1.5	1.194,18
Límite Inferior 1.5	634,45

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

Receita Média Unitária - Carga Geral

22.8. A RMU para carga geral visa remunerar a movimentação e armazenagem entre a portaria do arrendamento e o costado da embarcação. A cesta de serviços específica consta na Tabela 19.

Quadro 5 - Cesta de serviços para carga geral do terminal ITJ01.

Nome da cesta de Serviço	Tomador dos serviços (em geral)	Descrição da cesta de serviços (conforme especificado em contrato)
Movimentação Portuária e Armazenagem de Carga Geral	Dono da Carga/Armador	A Receita Média Unitária da movimentação portuária de carga geral tem por finalidade remunerar a movimentação de carga no terminal portuário, provenientes das operações de carregamento, descarregamento, entre a portaria do Arrendamento e o costado da embarcação. Inclui as seguintes subatividades: a) conferência de documentos e processamento de informações na portaria do Arrendamento; b) transporte de carga de caminhões para a área de armazenagem, na recepção, e vice-versa, na expedição terrestre; c) movimentações de carga no pátio realizadas por iniciativa da Arrendatária; d) transporte de carga entre o costado do navio e a área de armazenagem, no desembarque, e vice-versa, no embarque; f) pesagens, exceto as requisitadas pelo dono da carga; g) atividades de suporte a inspeções requisitadas por Autoridades no porto; h) atracação de embarcações nos berços do arrendamento a partir do sétimo ano contratual; i) armazenagem no terminal.

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

22.9. O preço médio encontrado para os serviços de armazenagem e movimentação para o grupo de terminais referência (TVV, Intermarítima, Ecoporto, Multiterminais e Portocel) foi de **R\$ 168,93** por tonelada. É importante destacar que esse valor corresponde aos preços de balcão. Com base em análises de mercado, considerou-se um desconto médio de 20% sobre esse valor, resultando em um preço de **R\$ 135,14** por tonelada. Após o devido tratamento estatístico, o valor final de **R\$ 124,16** por tonelada foi adotado para a modelagem do projeto, com data-base em outubro/2025, conforme consolidado na Tabela 19.

Tabela 19 - Receita Média Unitária por TEU com base nas Demonstrações Financeiras entre 2015 e 2024.

Preço Carga Geral	TVV	Intermarítima, Salvador	Ecoporto	Multiterminais	Portocel
Produto Carga de Projeto	Carga Geral	Carga Geral	Carga Geral	Carga Geral	Carga Geral
Preço	322,33	155,00	121,11	56,72	189,47
C/20%	257,86	124,00	96,89	45,38	151,58
Média	168,93				
Média com 20% desconto	135,14				
Desvio Padrão	79,02				
1/2 Desvio Padrão	39,51				
(-1/2 Desvio Padrão)	95,63				
(+1/2 Desvio Padrão)	174,65				
Média Ajustada	124,16				

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

## Tarifas

22.10. As tarifas portuárias incidentes sobre o empreendimento encontram-se fundamentadas na estrutura tarifária vigente no Porto de Itajaí, promulgada com efeitos a partir de 02 de janeiro de 2025.

22.11. Até o encerramento do sexto ano de vigência contratual, o terminal estará sujeito à incidência da Tabela III – Utilização da Infraestrutura Terrestre. Esta modalidade tarifária remunera o uso das facilidades logísticas portuárias, compreendendo a pavimentação, acessos, arruamentos, estacionamentos e demais estruturas de suporte terrestre.

22.12. Os valores detalhados para as operações de carga containerizada e carga geral estão consolidados nas tabelas a seguir.

## Cargas Containerizadas

22.13. A incidência tarifária ocorre por unidade movimentada, considerando o sentido (embarque/desembarque), a modalidade de navegação e o estado do contêiner (cheio ou vazio), conforme os valores expressos na Tabela 20.

Tabela 20 - Tarifas portuárias de Contêineres no Complexo Portuário de Itajaí.

POR CONTÊINER MOVIMENTADO A PARTIR DA EMBARCAÇÃO ATÉ AS INSTALAÇÕES DE ARMAZENAGEM OU LIMITE DO PORTO, OU NO SENTIDO INVERSO.	
Para operações de longo curso por contêiner de 20' cheio.	R\$ 78,02
Para operações de longo curso por contêiner de 20' vazio.	R\$ 89,66
Para operações de cabotagem ou navegação interior por contêiner de 20' cheio.	R\$ 62,42
Para operações de cabotagem ou navegação interior por contêiner de 20' vazio.	R\$ 71,73
Para operações de longo curso por contêiner de 40' cheio.	R\$ 78,02
Para operações de longo curso por contêiner de 40' vazio.	R\$ 89,66
Para operações de cabotagem ou navegação interior por contêiner de 40' cheio.	R\$ 62,42
Para operações de cabotagem ou navegação interior por contêiner de 40' vazio.	R\$ 71,73

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

## Carga Geral

22.14. Para as mercadorias não containerizadas, a tarifação é aplicada por tonelada movimentada entre a embarcação e o limite do porto (ou instalações de armazenagem), de acordo com a Tabela 21.

Tabela 21 - Tarifas portuárias de Carga Geral no Complexo Portuário de Itajaí..

POR TONELADA DE MERCADORIA MOVIMENTADA A PARTIR DA EMBARCAÇÃO ATÉ AS INSTALAÇÕES DE ARMAZENAGEM OU LIMITE DO PORTO, OU NO SENTIDO INVERSO.	
Para mercadorias não containerizadas de operações de longo curso.	R\$ 9,06
Para mercadorias não containerizadas de operações de cabotagem ou navegação interior.	R\$ 7,25

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

## 23. CÁLCULO DA MOVIMENTAÇÃO MÍNIMA EXIGIDA - MME DO TERMINAL

23.1. O indicador de Movimentação Mínima Exigida (MME) foi estabelecido para criar um mecanismo de compartilhamento de risco entre o Poder Concedente e o futuro arrendatário. A MME é uma métrica que sintetiza a capacidade estática e o giro de estoque, proporcionando um indicador facilmente mensurável.

## Cargas Containerizadas

23.2. Para a definição da MME aplicável à área de arrendamento ITJ01, a metodologia do Value at Risk (V@R) foi utilizada em conformidade com o Acórdão 1.750/2021 do TCU. O V@R foi calculado com um grau de confiança de 95%, utilizando o histórico de movimentação de contêineres entre 2010 e 2024. As bases de dados utilizadas para o cálculo são apresentadas nas tabelas a seguir:

Tabela 22 - Movimentação de Contêiner em TEU entre 2024 e 2010, Anuário Estatístico Antaq.

Complexo Portuário de Itajaí – em TEU				
2024	2021	2018	2015	2010
1.246.348	1.604.634	1.141.774	986.173	813.484

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

23.3. A partir desses dados, calculou-se um V@R de **9,80%**. Esse percentual atua como um redutor sobre a demanda projetada, definindo a obrigação mínima anual do arrendatário. O valor da MME para cada ano é, portanto, o resultado da aplicação de um redutor de  $(1 - V@R)$ , o que equivale a **90,20%** da demanda projetada.

Tabela 23 - Movimentação Mínima Exigida carga containerizada para a área ITJ01 (TEU).

Ano	Micro Demanda Contêineres (Tendencial)	MME (V@R)
2028	195.943	176.741
2029	268.541	242.223
2030	414.052	373.474
2031	594.640	536.364
2032	761.058	686.472
2033	779.256	702.887
2034	919.326	829.229
2035	1.065.675	961.236
2036	1.088.067	981.434
2037	1.208.368	1.089.944
2038	1.333.252	1.202.590
2039	1.361.289	1.227.879
2040	1.389.924	1.253.708
2041	1.416.962	1.278.096
2042	1.444.532	1.302.964
2043	1.472.646	1.328.323
2044	1.501.314	1.354.181
2045	1.530.547	1.380.549
2046	1.550.000	1.398.096
2047	1.550.000	1.398.096
2048	1.550.000	1.398.096
2049	1.550.000	1.398.096
2050	1.550.000	1.398.096
2051	1.550.000	1.398.096
2052	1.550.000	1.398.096
<b>Redutor (V@R)</b>		<b>9,80%</b>

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

## Carga Geral

23.4. Dada a modesta escala da demanda de carga geral em relação ao porte do terminal, optou-se pela exigência de 100% da previsão de demanda micro (cenário tendencial) como MME. Dessa forma, o redutor de risco é nulo para este segmento, conforme demonstrado na Tabela 24.

Tabela 24 - Movimentação Mínima Exigida carga geral para a área ITJ01 (tonelada).

Ano	Micro Demanda Carga Geral (Tendencial)	MME
2028	62.998	62.998
2029	62.998	62.998
2030	62.998	62.998
2031	62.998	62.998
2032	62.998	62.998
2033	62.998	62.998
2034	62.998	62.998
2035	62.998	62.998
2036	62.998	62.998
2037	62.998	62.998
2038	62.998	62.998
2039	62.998	62.998
2040	62.998	62.998
2041	62.998	62.998
2042	62.998	62.998
2043	62.998	62.998
2044	62.998	62.998
2045	62.998	62.998
2046	62.998	62.998
2047	62.998	62.998
2048	62.998	62.998
2049	62.998	62.998
2050	62.998	62.998
2051	62.998	62.998
2052	62.998	62.998
<b>Redutor (V@R)</b>		<b>0,00%</b>

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

## 24. JUSTIFICATIVA EM RELAÇÃO AO NÃO ESTABELECIMENTO DE "PREÇO TETO"

24.1. Para a abordagem do presente tema, far-se-á uso da argumentação utilizada no pedido de reexame protocolado pelo Governo Federal junto ao TCU, em resposta às determinações 9.1.14 e 9.1.17 do Acórdão nº 3.661/2013 - Plenário.

24.2. Entende-se que ao Poder Concedente e/ou à Agência Reguladora cabe o estabelecimento de um teto tarifário somente quando os Estudos de Viabilidade, Técnica, Econômica e Ambiental apontarem para a existência de ambiente concorrencial imperfeito, em que as firmas apresentem forte poder mercado e a Agência Reguladora possa vislumbrar dificuldades em coibir abusos e garantir a modicidade tarifária.

24.3. Em outras palavras, o teto tarifário somente será utilizado quando a modicidade tarifária não puder ser garantida apenas com o estímulo à concorrência e ao aumento da oferta.

24.4. Também é de importante ser evidenciado que a definição de tarifas-teto para terminais portuários, notadamente nos casos em que se vislumbra uma dinâmica concorrencial, é tarefa em que o Poder Público necessariamente incorre em riscos de desvirtuamento dos mercados. Não pode ser descartada a

hipótese de assimetria de informação entre o Poder Público e as empresas pertencentes aos diversos segmentos de mercado envolvidos na cadeia logística portuária.

24.5. Essa assimetria pode levar a duas situações distintas, mas igualmente danosas, para os objetivos das políticas setoriais: a) a adoção de tarifas-teto mais altas do que as realmente necessárias – essa situação poderia estimular o prestador de serviço a elevar seus valores de tarifas efetivamente praticadas, pois ele teria o "respaldo" por parte do poder público; ou b) a fixação de tarifas-teto em patamares muito baixos – tal hipótese poderia levar a situações em que nem mesmo os custos existentes para o prestador dos serviços fossem devidamente remunerados.

24.6. Retomando o processo necessário para a adequada definição de tarifas, destaca-se que tal metodologia envolve, em regra, o cumprimento de três etapas por parte do Poder Concedente:

- Definição das cestas de serviços a serem prestados pelos Terminais;
- Valoração de cada um dos serviços; e
- Definição do comportamento das duas variáveis anteriores ao longo do tempo.

24.8. Sendo assim, resta claro que apenas quando há certa padronização entre os serviços ofertados e a demanda dos usuários é que, validamente, pode se pensar na possibilidade de estipulação de um teto tarifário.

24.10. A estipulação de um teto tarifário único para todos os serviços seria ineficaz se houvesse grande variedade entre eles. Isso porque a multiplicidade de serviços geraria valores distintos, inviabilizando a regulação tarifária e abrindo espaço para a precificação individualizada, o que contraria a lógica da regulação econômica.

24.12. Em tal contexto, mercados de produto heterogêneo, as distorções alocativas geradas pela iniciativa do Poder Público em estabelecer por imposição os preços de um prestador de serviço podem ser extremamente danosas ao mercado: serviços com preço defasado teriam tendência a deixar de serem prestados, fazendo com que terminais passassem a se especializar em um determinado tipo de serviço, para os quais sua tarifa fosse mais confortável, deixando de ofertar os demais, gerando desabastecimento.

24.14. A história econômica brasileira é marcada por tentativas de controlar os preços de produtos e serviços não homogêneos. No entanto, essa prática gera graves consequências para o abastecimento e a estabilidade monetária do país.

24.15. Além disso, o controle de preços nesse tipo de cenário é extremamente complexo e ineficiente, pois exige análise individualizada de cada caso, abrindo brechas para assimetria de informação e manipulação da regulação em favor do regulado. Isso, por sua vez, desestimula a oferta de serviços de qualidade e prejudica o consumidor, que não tem acesso a informações claras para comparar preços e tomar decisões conscientes.

24.16. Para a situação do terminal objeto deste Ato Justificatório, observadas as diretrizes relacionadas a questão concorrencial, não se julgou necessário estabelecer preço teto nesse empreendimento.

24.17. Desse modo, a futura Arrendatária ficará livre para praticar o preço com base nas condições concorrenciais do mercado. Contudo, cumpre notar que todos os contratos preveem o monitoramento das tarifas pela Antaq, através de relatórios frequentes da Arrendatária, medida essa alinhada com as responsabilidades legais da Agência, bem como cláusulas que possibilitam eventual implementação de medidas regulatórias.

## 25. PARÂMETROS DE DESEMPENHO

25.1. As justificativas para a formulação de parâmetros de desempenho para os Terminais do Programa de Arrendamentos, especialmente no que diz respeito às áreas do Bloco I (Portos de Santos e Pará), foram apresentadas na Nota Técnica Regulação de Nível de Serviço, apresentada ao Tribunal de Contas da União em resposta à determinação 9.1.19 do Acórdão nº 3661/2013.

25.2. O desempenho operacional do ITJ01 foi mensurado pelos seguintes aspectos: a) consignação média; b) prancha média; c) taxa de ocupação de berço e d) nível de serviço.

- **Consignação média**

25.3. Este indicador mede o volume médio de carga que um navio movimenta durante sua estadia no porto.

Cargas Containerizadas

25.4. A tabelas abaixo apresenta o histórico de consignação média para cargas containerizadas, segmentado entre o cais público e o arrendado.

Tabela 25 - Histórico de consignação média em unidades, período 2014 – 2024.

CONTÊINERES-ITAJAÍ	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Cais Público	324	-	-	-	115	354	476	618	672	-	253
Cais Arrendado	746	660	527	579	527	572	707	763	857	71	438

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025), dados adaptados Anuário Antaq (2025).

Carga Geral

25.5. Para o segmento de carga geral, observa-se o comportamento do indicador a partir de 2021, registrando a evolução do volume médio por escala conforme detalhado na Tabela 26.

Tabela 26 - Histórico de consignação média carga geral, período 2021 – 2025 (agosto).

CARGA GERAL	2021	2022	2023	2024	2025
Movimentação	45.821	165.603	363.263	670.848	349.420
Navios	5	33	35	49	31
Consignação Média	9.164	5.018	10.379	13.691	11.272

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025), dados adaptados Anuário Antaq (2025).

- **Prancha média**

25.6. A Prancha Média representa a produtividade da operação em toneladas por hora. O estudo diferencia a Prancha Média Operacional (que considera apenas o tempo de operação) da Prancha Média Geral (que considera todo o tempo de atracação).

Cargas Containerizadas

25.7. A Tabela 27 detalha esses índices para cargas containerizadas, com médias operacionais históricas de 25 unidades/hora no cais público e 50 unidades/hora no cais arrendado.

Tabela 27 - Prancha Média nos berços do Porto de Itajaí em unidades por hora, período 2014 – 2024.

CONTÊINERES-ITAJAÍ	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Cais Público-Geral	18	-	-	-	5	17	17	11	17	-	7
Cais Público-Operacional	24	-	-	-	7	23	24	61	23	-	13
Cais Arrendado-Geral	39	38	34	38	30	30	32	34	39	10	24
Cais Arrendado-Operacional	55	60	56	61	42	44	44	46	55	50	33

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025), dados adaptados Anuário Antaq (2025).

#### Carga Geral

25.8. A produtividade para carga geral, expressa em toneladas por hora, acompanhou a transição operacional do terminal, com dados consolidados para o período 2021-2025 na Tabela 28.

Tabela 28 - Histórico da prancha média, período 20201– 2025, carga geral.

CARGA GERAL	2021	2022	2023	2024	2025
Prancha Geral	52	77	161	70	71
Prancha Operacional	148	160	234	140	141

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025), dados adaptados Anuário Antaq (2025).

- **Taxa de ocupação de berço**

25.9. A taxa de ocupação dos quatro berços do Porto Organizado revela a intensidade de uso da infraestrutura de acostagem. Historicamente, os berços arrendados (1 e 2) concentraram a maior parte da utilização, enquanto os berços públicos (3 e 4) apresentaram ocupação reduzida, conforme a Tabela 29.

Tabela 29 - Taxa de ocupação dos berços no Porto Organizado de Itajaí.

CONTÊINERES-ITAJAÍ	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Berço 1	14,9%	10,7%	2,5%	0,3%	20,0%	20,5%	40,0%	32,7%	12,8%	0,1%	0,5%
Berço 2	43,1%	40,7%	29,6%	30,7%	51,5%	64,6%	56,1%	60,0%	39,9%	0,1%	8,6%
Berço 3	8,0%	-	-	-	0,2%	16,2%	5,8%	0,7%	0,7%	-	1,1%
Berço 4	-	-	-	-	-	0,2%	1,8%	-	0,7%	-	1,1%

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025), dados adaptados Anuário Antaq (2025).

25.10. A ocupação média dos berços arrendados entre 2014 e 2024 foi de 16,5% do berço 1 e de 40,6% do berço 2. Os berços públicos 3 e 4 tiveram baixa ocupação no mesmo período, ou não foram utilizados.

- **Nível de Serviço**

25.11. O nível de serviço ao navio reflete a relação entre o tempo de espera e o tempo de atendimento. De acordo com a UNCTAD<sup>[1]</sup>, o nível de serviço ideal para carga containerizadas é de 10%. Níveis maiores podem indicar gargalos operacionais, podendo resultar em cobranças de sobrestadia (*demurrage*).

25.12. A seguir, os níveis de serviço observados para as cargas containerizadas:

Tabela 30 - Histórico de nível de serviço ao navio no Porto Organizado de Itajaí no período 2014 – 2024.

CONTÊINERES-ITAJAÍ	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Berço 1	64,0%	88,5%	45,9%	20,4%	89,6%	100,8%	54,4%	61,0%	63,3%	N/D	-
Berço 2	63,6%	65,5%	42,4%	94,7%	84,6%	83,7%	52,3%	59,3%	64,2%	N/D	-
Berço 3	49,3%	-	-	-	10,8%	46,8%	23,9%	8,9%	65,8%	-	171,2%
Berço 4	-	-	-	-	-	6,2%	29,4%	-	5,2%	-	N/D

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025), dados adaptados Anuário Antaq (2025).

## 26. FORMA DE PAGAMENTO PELA EXPLORAÇÃO DO ARRENDAMENTO

- **Terminais com Valor Presente Líquido positivo**

26.1. Para os estudos do Programa de Arrendamentos Portuários optou-se por considerar, como forma de pagamento pela exploração do Terminal, parcelas variáveis e parcelas mensais fixas com valores pré-definidos no EVTEA.

26.2. A definição dos percentuais entre as parcelas fixas (50%) e variáveis (50%) foi definida por diretriz do Poder Concedente, assegurada no art. 16, inciso II, da [Lei nº 12.815, de 2013](#), buscando adequar os parâmetros de pagamentos pela exploração da área aos movimentos sazonais observados na economia brasileira.

26.3. Dessa forma, os valores de arrendamento portuário constituem receita da Autoridade Portuária decorrentes da exploração de área dentro do Porto Organizado, sendo uma obrigação financeira entre o futuro arrendatário e a autoridade portuária.

26.4. Já em relação ao valor excedente no Leilão (i.e., o ágio ofertado pelos interessados), a Autoridade Portuária receberá um valor ofertado pelo licitante pago em 6 parcelas, conforme será especificado no Edital, caracterizando a mais valia que o licitante verifica no Terminal.

### 27. DEFINIÇÃO DA TAXA INTERNA DE RETORNO REFERENCIAL EM 9,92%

27.1. Para a estipulação da Taxa Interna de Retorno (TIR), foi utilizado o conceito do custo médio ponderado de capital - *Weighted Average Cost of Capital (WACC)*, conforme o [Acórdão nº 329-ANTAQ, de 30 de maio de 2022](#), que estabeleceu o valor da taxa de desconto em 9,92%.

### 28. CAPITAL SOCIAL MÍNIMO E ABERTURA DE SOCIEDADE DE PROPÓSITO ESPECÍFICO – SPE

28.1. Primeiramente, acerca da justificativa dos valores definidos como necessários para a composição do capital social, é salutar definir a importância que o capital social possui para o início das atividades de uma empresa.

28.2. Geralmente, no começo de suas atividades operacionais, as companhias ainda não detêm uma carteira de clientes suficientemente grande para cobrir os custos e despesas inerentes ao negócio. Nesse ponto, os investimentos dos proprietários, integralizados como Capital Social, são vitais para a manutenção e a efetivação das operações.

28.3. Tendo esse princípio como justificativa, a obrigatoriedade de que o Capital Social seja de, no mínimo, 20% do CAPEX ou o equivalente a 12 meses de aluguel, possui relação direta com esse princípio, pois permite que o futuro Arrendamento portuário possa se estabilizar, notadamente nos primeiros anos de atividade.

28.4. Esse motivo, qual seja, a exigência de Capital Social mínimo e, conseqüentemente, de sua integralização parcial previamente à celebração do Contrato, torna-se ainda mais relevante e pertinente quando os serviços são estabelecidos através de políticas públicas, precedidos de licitação.

28.5. Isso porque a concretização da oferta de tais serviços, isto é, a efetiva capacidade de se colocar em operação, passa a fazer parte do planejamento do setor, inclusive sendo considerada em futuras tomadas de decisões acerca de outros empreendimentos.

28.6. Assim, entende-se como imprescindível a exigência de um Capital Social mínimo, conforme valores definidos (20% do CAPEX ou 12 meses de aluguel), bem como a sua parcial integralização anteriormente à celebração do Contrato (50% do Capital Social mínimo), e a integralização total até a assinatura do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos (TAP), de modo a não comprometer a saúde financeira do Contrato de Arrendamento. Principalmente nos primeiros anos de atividade, fato que vai ao encontro do interesse público.

28.7. No que se referem às regras de estabelecimento de SPE, deverá ser adotado o previsto na [Resolução ANTAQ nº 43, de 31 de março de 2021](#). Deverá ser exigida do licitante vencedor a constituição de SPE como condição prévia à celebração do Contrato. Ou, alternativamente, poderá ser constituída unidade operacional ou de negócios, quer como filial, sucursal ou assemblada, procedendo com sistema de escrituração descentralizada, contendo registros contábeis que permitam a identificação das transações de cada uma dessas unidades, nos termos da [Resolução ANTAQ nº 49, de 23 de julho de 2021](#), nas Normas Brasileiras de Contabilidade ITG 2000, aprovadas pela Resolução nº 1330/2011 do Conselho Federal de Contabilidade (CFC), em especial em seus itens 20 a 25, ou nas normas contábeis que as sucederem.

## 29. DA AUSÊNCIA DE PREVISÃO CONTRATUAL DE REVISÕES QUINQUENAIS

29.1. A previsão de revisão ordinária surgiu nas concessões rodoviárias, em que o regulador se debruça no Contrato para analisar os custos, a variação da demanda e conseqüentemente da receita, e os ganhos ou perdas de eficiência da concessionária. Como é cediço, a remuneração da concessionária ocorre por meio de tarifas definidas pelo Poder Concedente, sendo essa a única fonte de remuneração da concessionária. Por isso a importância da revisão ordinária para periodicamente se visitar o equilíbrio do Contrato.

29.2. Além disso, a obrigação de revisão de tarifas está prevista na Lei Geral de Concessões ([Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995](#)):

"Art. 9º A tarifa do serviço público concedido será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação e preservada pelas regras de revisão previstas nesta Lei, no edital e no contrato.

[...] § 2º Os contratos poderão prever mecanismos de revisão das tarifas, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro.

§ 3º Ressalvados os impostos sobre a renda, a criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, quando comprovado seu impacto, implicará a revisão da tarifa, para mais ou para menos, conforme o caso.

[...] Art. 18. O Edital de licitação será elaborado pelo Poder Concedente, observados, no que couber, os critérios e as normas gerais da legislação própria sobre licitações e contratos e conterá, especialmente:

[...] VIII - os critérios de reajuste e revisão da tarifa;

[...] Art. 23. São cláusulas essenciais do contrato de concessão as relativas:

[...] IV - ao preço do serviço e aos critérios e procedimentos para o reajuste e a revisão das tarifas;

[...] Art. 29. Incumbe ao Poder Concedente:

[...] V - homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas na forma desta Lei, das normas pertinentes e do Contrato;"

29.3. Percebe-se que o grande mote para a revisão do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão é a revisão tarifária, que pode ser majorada para dar sustentabilidade financeira à Concessão, ou minorada, de tal sorte a compartilhar com os usuários os ganhos de eficiência do concessionário.

29.4. A jurisprudência também vai pelo mesmo caminho, ou seja, alteradas as condições iniciais de tarifação do Contrato, é obrigatório o reequilíbrio contratual. Verifiquemos o julgado abaixo:

"ADMINISTRATIVO. PROCESSUAL CIVIL. OMISSÃO. INEXISTÊNCIA. CONCESSÃO. RODOVIAS FEDERAIS. TRÁFEGO DE VEÍCULOS COM OS EIXOS SUSPENSOS. REDUÇÃO DA TARIFA DE PEDÁGIO. IMPOSSIBILIDADE. LEGITIMIDADE PASSIVA DA UNIÃO E DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES RECONHECIDA. PRECEDENTES.

[...] a jurisprudência desta Corte se firmou no sentido de que o número de eixos em uso não pode ser adotado como critério para a cobrança de tarifas de pedágio diferenciadas.

[...] A opção do usuário de suspender os eixos auxiliares quando da passagem pela praça de pedágio não pode alterar o critério objetivo de tarifação estabelecido pelo legislador e pelo administrador. Precedentes do STJ.

[...] Ressalta que a ausência de cobrança do eixo suspenso implica na quebra do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, o que determina a imediata revisão para maior da estrutura tarifária, prejudicando todos os usuários da rodovia. [...]

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. 2.a Turma. Recurso Especial n.º 1.144.584-RS. Relator: Ministra Eliana Calmon. Data do julgamento: 2 abr. 2013. DJe 9 abr. 2013. Disponível em: <<https://ww2.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia>>. Acesso em: 27 de outubro de 2020."

29.5. Já no setor portuário, mais especificamente nos Contratos de Arrendamento, a remuneração na maioria das vezes ocorre por intermédio de preços livres. Além disso, essa não é a única fonte de remuneração da Arrendatária. Mesmo quando há definição de *price-cap*, é feito em parte dos serviços prestados e, como o nome mesmo já diz, trata-se de um teto onde a Arrendatária poderá, de acordo com a sua estratégia comercial, conceder descontos. Diferente das concessões, onde há um monopólio natural nos terminais portuários e, em sua maioria, há concorrência e os preços dos serviços prestados são definidos pelo mercado, sendo somente necessária a intervenção da Agência Reguladora em caso de abuso.

29.6. Então, de um lado temos a concessionária com sua remuneração fixada pelo Poder Concedente e de outro a Arrendatária com a sua remuneração livre definida ao sabor do mercado. Fica claro que a necessidade de revisão ordinária é para a manutenção da saúde financeira do concessionário ou até mesmo compartilhar algum ganho de eficiência com os usuários. Conforme leciona o Mestre Sérgio Guerra, o reequilíbrio se presta para manter a igualdade que o Poder Concedente e o concessionário estipularam na assinatura do contrato e que deve perdurar por todo vínculo sendo uma garantia da concessionária. Continua o professor: "Aliás, se assim não fosse, especialmente levando-se em consideração os poderes reconhecidos no contrato administrativo à parte governamental, o Poder Público não encontraria contratantes".

29.7. Ainda nas lições de Sérgio Guerra, "o concessionário se obriga a prestar o serviço, mediante a remuneração estipulada, e o concedente se obriga a respeitar, durante o prazo convencionado, a equação financeira do contrato, ou a correspondência entre os encargos do concessionário e a sua remuneração, nos termos do pacto firmado entre ambos".

29.8. Não se vislumbram, portanto, problemas de ordem prática que justifiquem a revisão ordinária dos Contratos de Arrendamento. Considera-se que tal prática poderia até trazer danos ao erário ao acabar compartilhando com a Arrendatária possíveis problemas de gestão dele, ou uma queda na demanda pelo uso do seu terminal. Lembrando que uma das premissas básicas do setor portuário é que o risco de demanda é alocado à Arrendatária.

29.9. Ademais, há o custo regulatório da revisão ordinária. Em outros setores, temos no máximo 30 (trinta) concessões e no setor portuário temos mais de 200 (duzentos) Contratos de Arrendamento e a revisitação desses de forma periódica seria extremamente penosa; senão impossível para a Antaq e o Poder Concedente.

29.10. Diante disso, vislumbra-se, apenas, a necessidade de reequilíbrio de forma extraordinária, para absorção, por uma das partes, de alguma álea também extraordinária. Como, por exemplo, a execução de investimentos não previstos na avença.

29.11. Note-se que o legislador quis diferenciar o Arrendamento da Concessão na [Lei nº 12.815, de 2013](#):

"Art. 1.º Esta Lei regula a exploração pela União, direta ou indiretamente, dos Portos e instalações portuárias e as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.

§ 1.º A exploração indireta do Porto Organizado e das instalações portuárias nele localizadas ocorrerá mediante Concessão e Arrendamento de bem público."

29.12. É princípio basilar da hermenêutica jurídica que a lei não contém palavras inúteis: *verba cum effectu sunt accipienda*. Ou seja, todas as palavras devem ser consideradas para a perfeita interpretação legislativa e, presente exemplo, fica clara a diferença de Concessão e Arrendamento, não podendo nem chamar esse segundo de um "tipo de subconcessão".

29.13. Inclusive, cumpre-se notar que na [Resolução ANTAQ nº 85, de 22 de agosto de 2022](#), que estabelece procedimentos para a elaboração e análise de estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos Contratos de Arrendamento de áreas e

instalações portuárias nos portos organizados, não são previstas revisões ordinárias obrigatórias ao Contrato de Arrendamento, cabendo reequilíbrio contratual apenas a pedido da arrendatária ou do poder concedente.

29.14. Por todo o exposto, conclui-se pela desnecessidade de revisitação periódica dos Contratos de Arrendamento, sendo forçoso apenas a análise do equilíbrio contratual no caso da ocorrência de alguma álea extraordinária.

### 30. JUSTIFICATIVA PARA NÃO EXIGÊNCIA DE GARANTIA DE EXECUÇÃO

30.1. Preliminarmente, importante destacar que a garantia de execução deixou de ser cláusula essencial nos Contratos de Arrendamento após a alteração da [Lei nº 12.815, de 2013](#), promovida pela [Lei nº 14.047, de 23 de agosto de 2020](#).

30.2. Tal alteração, oriunda do Congresso Nacional, teve o condão de diminuir as obrigações dos Contratos de Arrendamento, não os igualando a um contrato de concessão de Porto Organizado, em que se manteve a obrigatoriedade da garantia de execução.

30.3. Assim, a remissão à garantia, como discricionariedade da Administração, está calcada no art. 96 da nova Lei de Licitações e Contratações Públicas, vejamos:

"Art. 96. A critério da autoridade competente, em cada caso, poderá ser exigida, mediante previsão no edital, prestação de garantia nas contratações de obras, serviços e fornecimentos.

§ 1º Caberá ao contratado optar por uma das seguintes modalidades de garantia:

I - caução em dinheiro ou em títulos da dívida pública, emitidos sob a forma escritural, mediante registro em sistema centralizado de liquidação e de custódia autorizado pelo Banco Central do Brasil, e avaliados por seus valores econômicos, conforme definido pelo Ministério da Economia;

II - seguro-garantia;

III - fiança bancária emitida por banco ou instituição financeira devidamente autorizada a operar no País pelo Banco Central do Brasil.

IV - título de capitalização custeado por pagamento único, com resgate pelo valor total. (Incluído pela [Lei nº 14.770, de 2023](#))"

30.4. Como está cristalino no texto legal, a exigência de garantia contratual é uma faculdade da autoridade competente, nesse caso, do Poder Concedente, que define as diretrizes do procedimento licitatório.

30.5. Nessa mesma toada orienta o Tribunal de Contas da União<sup>[2]</sup>:

"É facultado à Administração exigir prestação de garantia nas contratações de bens, obras e serviços, de modo a assegurar a plena execução do contrato e a evitar prejuízos ao patrimônio público.

Antes de estabelecer no edital exigência de garantia, deve a Administração, diante da complexidade do objeto, **avaliar se realmente é necessária ou se servirá apenas para encarecer o objeto.**" (grifo nosso)

30.6. Além de reafirmar o texto legal, o TCU vai além. A exigência de garantia contratual deve ser sopesada pela Administração de tal sorte a não "encarecer o objeto". No caso de licitações portuárias, a exigência de garantia contratual com certeza entra na memória de cálculo dos proponentes e diminui o apetite para um maior valor de outorga, podendo representar uma menor arrecadação com o certame<sup>[3]</sup>.

30.7. Ademais, existem outros meios, além da garantia de execução, para se punir eventuais não cumprimentos de contratos, entre os quais destacam-se as regulamentações emanadas pela própria Agência Reguladora do setor, a Antaq.

30.8. Então, diante de todo o exposto, opta o Poder Concedente por não exigir garantia de execução do futuro adjudicatário.

### 31. DA OBTENÇÃO DO TERMO DE REFERÊNCIA AMBIENTAL

31.1. Cabe ressaltar que o relatório ambiental aborda de maneira conceitual as principais práticas adotadas pelos órgãos ambientais estaduais e federal, de forma a indicar a provável condução do processo de licenciamento ambiental das áreas a serem arrendadas. Em todos os casos, deverá ser avaliado e considerado como documento oficial, balizador do processo de licenciamento e estudos que deverão ser realizados, o Termo de Referência (TR) ou Parecer Técnico emitido pelo órgão ambiental competente. O relatório ambiental fornecerá informações acerca dos documentos, projetos e estudos ambientais, necessários ao início ou prosseguimento do processo de licenciamento correspondente à licença a ser requerida.

31.2. Neste contexto, cabe destacar a [Lei nº 12.815, de 2013](#), que estabelece em seu art. 14, item III, que:

Art. 14. A celebração do contrato de concessão ou arrendamento e a expedição de autorização serão precedidas de:

I - consulta à autoridade aduaneira;

II - consulta ao respectivo Poder Público municipal; e

III - emissão, pelo órgão licenciador, do termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento.

31.3. O [Decreto nº 8.033, de 2013](#), por sua vez, estabelece em seu art. 7º que:

Art. 7º Definido o objeto da licitação, a Antaq deverá adotar as providências previstas no art. 14 da Lei n.º 12.815, de 2013.

31.4. Portanto, a Agência será responsável por encaminhar o pedido de Termo de Referência (TR) para o órgão ambiental. O TR ou Parecer Técnico será emitido com base no preenchimento de Ficha de Abertura do Processo (FAP), no caso dos licenciamentos conduzidos pelo Ibama. Ou, por meio de formulários específicos disponibilizados nos órgãos estaduais, devendo o relatório ambiental ser analisado pelos técnicos do órgão ambiental competente e, posteriormente, emitido um parecer informando como deverá prosseguir o processo de licenciamento da área.

### 32. PARÂMETROS AMBIENTAIS

32.1. O estudo ambiental preliminar tem como objetivo avaliar os aspectos ambientais do arrendamento, fornecendo informações relevantes para o desenvolvimento das atividades portuárias. A análise se baseia em estudos prévios, na situação atual de ocupação e no entorno da área, na legislação ambiental e nas propostas de ocupação e operação futura do terminal. O escopo do estudo abrange os seguintes tópicos:

- descrição da área;
- análise documental e visitas técnicas;
- licenciamento ambiental;
- definição do estudo socioambiental necessário ao licenciamento;
- avaliação dos potenciais passivos ambientais;
- identificação dos principais impactos ambientais;
- proposição de programas ambientais;
- gerenciamento de áreas contaminadas; e
- precificação dos custos ambientais.

32.2. Com base nessas avaliações, são previstas as diretrizes para o processo de licenciamento ambiental e as medidas de controle e compensação a serem adotadas pelo futuro arrendatário.

32.3. **Descrição da Área**

32.4. O Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) abrange a área denominada ITJ01, situada no Porto Organizado de Itajaí, município de Itajaí, Santa Catarina.

32.5. O complexo localiza-se na margem direita do Rio Itajaí-Açu. A infraestrutura caracteriza-se pela movimentação de contêineres e carga geral, sem previsão de estruturas para granéis sólidos ou líquidos.

32.6. A área atual, totalizando 122.153,23 m<sup>2</sup>, divide-se em subáreas operacionais que incluem a Área Primária do Porto Público, a área arrendada (antiga APM Terminals), o Recinto Alfandegado Contíguo (RAC) e áreas segregadas.

Figura 11 - Instalações de Armazenagem do Porto de Itajaí.



Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

Tabela 31 - Instalações de Armazenagem do Porto de Itajaí.

IA	Respons.	Instalação	Destinação	Área (m <sup>2</sup> )	Conserv.	Tomadas Reefer	Capacidade Estática
1	SPI	Armazém	Carga Geral	4.800,00	Regular	-	12.960 m <sup>3</sup>
		Pátio	Contêin. e Carga Geral	65.649,26	Boa	628	2.132 TEUs
2	JBS	Armazém	Carga Geral	2.293,16	Boa	-	4.142 m <sup>3</sup>
		Pátio	Contêin. e Carga Geral	77.653,26	Boa	1395	6.400 TEUs
3	SPI (RAC)	Pátio	Contêiner	24.308,55	Boa	352	3.260 TEUs
4	SPI (Valeport)	Pátio	Contêiner	14.557,37	Boa	5	1.660 TEUs

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

32.7. O planejamento prevê a expansão da retroárea, estimando-se que o terminal atinja 295.211,00 m<sup>2</sup> na fase 3 de implantação.

Figura 12 - Delimitação da área na fase 3 do Porto Organizado de Itajaí.



Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

**Análise Documental e Visitas Técnicas**

32.8. A metodologia aplicada consistiu na compilação e sistematização de dados ambientais, abrangendo a legislação pertinente, condicionantes de licenças vigentes, histórico de passivos e instrumentos de planejamento portuário, como o PDZPI (2019) e o Plano Mestre (2018).

32.9. Complementarmente, foram realizadas visitas técnicas para avaliação das estruturas, coleta de evidências de possíveis contaminações e análise visual do entorno. Constatou-se que a área é circundada por ocupações comerciais e residenciais, o que requer canais de comunicação para a gestão de possíveis conflitos sociais.

**Licenciamento Ambiental**

32.10. A competência atual do licenciamento recai sobre órgãos estaduais e municipais.

32.11. A Superintendência do Porto de Itajaí (SPI) detém a Licença de Operação (LAO) nº 1386/2025 para o Porto e a LAO nº 3974/2022 para estruturas de apoio náutico. A área operada pela JBS (sucessora da APM Terminals) possui a LAO nº 5428/2021.

Quadro 6 - Documentação avaliada referente à área ITJ01.

Documentação	Emissor	Empreendedor	Objeto	Emissão	Validade
LAO 1386/2025	IMA	Autoridade Portuária de Santos S.A.	Licença de Operação do Porto de Itajaí	02/05/2025	02/05/2029
LAO 3974/2022	Instituto Itajaí Sustentável	Superintendência do Porto de Itajaí	Renovação de LAO do para uma estrutura de apoio náutico (atracadouro/ trapiche/pier)	22/06/2022	22/06/2026
LAO 5428/2021	IMA	APM Terminais Itajaí S.A.	Operação do Terminal	14/09/2021	14/09/2025

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

32.12. Contudo, dada a projeção de movimentação superior a 1.500.000 TEUs, a competência para o licenciamento futuro transfere-se para o nível federal (IBAMA), conforme critérios da Lei Complementar nº 140/2011 e Decreto nº 8437/2015. Existe a possibilidade legal de delegação de competência ao órgão estadual mediante convênio.

#### Definição do Estudo Socioambiental Necessário ao Licenciamento

32.13. Considerando que a área se encontra antropizada e em operação, o licenciamento federal requer a elaboração de Estudo Ambiental Simplificado (EAS) para obtenção da Licença Prévia (LP). Para as Licenças de Instalação (LI), vinculadas às fases de obras (Fase 1 e Fases 2/3), será necessário apresentar o Plano Básico Ambiental (PBA).

32.14. Adicionalmente, deve-se considerar a elaboração de Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança (EIV) para atender normativas municipais.

#### Avaliação dos Potenciais Passivos Ambientais

32.15. Um passivo ambiental deve ser reconhecido quando existe a obrigação por parte da Arrendatária de incorrer em custos relativos à promoção de ações de recuperação, restauração, encerramento ou remoção. Após ter ciência do passivo, este deve ser declarado ao órgão para que possam ser realizadas as ações necessárias.

32.16. O diagnóstico preliminar, fundamentado nas atividades históricas e atuais, não identificou passivos ambientais declarados pela Autoridade Portuária ou pelos operadores anteriores. A área classifica-se preliminarmente como "Área excluída do cadastro" de áreas contaminadas, devido à ausência de evidências diretas na fase de avaliação inicial.

32.17. Caso a regra atual dos editais do Programa de Arrendamentos seja mantida, a responsabilidade por novos passivos ambientais desconhecidos até a data de celebração do contrato será do Poder Público. Essa responsabilidade se aplica desde que tais passivos sejam identificados pela nova arrendatária em até 360 dias após a Data da Assunção.

32.18. Ainda no tópico de potenciais passivos, identificou-se, durante uma das visitas, a presença de indivíduos arbóreos da espécie *Ficus sp.* (Figueira), protegidos por legislação municipal (Decreto Municipal nº 10.323, de 29 de julho de 2014), exigindo procedimentos específicos para manejo.

Figura 13 - Indivíduos arbóreos de Figueira (*Ficus sp.*) localizados na poligonal do ITJ01.



Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

#### Identificação dos Principais Impactos Ambientais

32.19. Os impactos foram categorizados nas fases de implantação e operação.

32.20. Durante a implantação, preveem-se alterações na qualidade do ar (material particulado), aumento de ruídos, geração de resíduos da construção civil e interferências no tráfego urbano.

32.21. Na fase operacional, os impactos relacionam-se à geração de efluentes e resíduos sólidos, emissões atmosféricas de maquinários, riscos de acidentes com cargas perigosas e proliferação de fauna sinantrópica. O estudo também aponta riscos climáticos, como inundações e vendavais, que historicamente afetam a infraestrutura e a operação portuária.

Quadro 7 - Impactos relacionados às fases de implantação e operação do Porto de Itajaí.

Impactos das Fases de Implantação e Operação
Poluição do ar
Poluição sonora
Geração de resíduos sólidos e efluentes líquidos
Interferência do empreendimento nas comunidades locais
Práticas Incompatíveis dos trabalhadores envolvidos na operação
Geração de empregos e renda
Poluição da água e do solo
Risco de Acidentes com produtos perigosos
Proliferação de fauna Sinantrópica nociva
Contaminação e Impermeabilização do Solo
Alteração da qualidade da água

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

#### Proposição de Programas Ambientais

32.22. Para a mitigação dos impactos e atendimento às condicionantes, propõe-se a execução de programas ambientais estruturados conforme a fase do empreendimento:

- Na fase de implantação, destacam-se o Plano Ambiental de Construção, Gerenciamento de Resíduos da Construção Civil e Monitoramento de Ruídos e Emissões.
- Para a operação, propõem-se programas de Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes, Monitoramento da Qualidade do Ar e Água, Controle de Fauna Sinantrópica, Programa "Porto Saudável" e Programa Carbono Sustentável. Planos de emergência (PGR, PAE, PEI, PCE e PAM) são requisitos obrigatórios para a segurança operacional.

Quadro 8 - Principais programas ambientais e impactos ambientais negativos relacionados as fases de implantação e operação do ITJ01.

FASE DE IMPLANTAÇÃO	
Programas Ambientais	Impactos Ambientais Negativos
Plano Ambiental de Construção	Poluição do ar; poluição sonora; Geração de Resíduos Sólidos e efluentes líquidos; Interferência do empreendimento nas comunidades locais; Geração de empregos e renda; Contaminação e Impermeabilização do Solo.
Programa de Gerenciamento dos Resíduos da Construção Civil	Poluição do ar; poluição sonora; Geração de Resíduos Sólidos e efluentes líquidos; Interferência do empreendimento nas comunidades locais; Geração de empregos e renda; Contaminação e Impermeabilização do Solo.
Programa de Gerenciamento dos Resíduos Sólidos e Efluentes	Geração de Resíduos Sólidos e efluentes líquidos.
Programa de Monitoramento de Emissões Atmosféricas	Poluição do ar
Programa de Monitoramento dos Níveis de Pressão Sonora	Poluição sonora
Programa de Manutenção e Abastecimento de Veículos e Equipamentos	Poluição do ar; Interferência do empreendimento nas comunidades locais; Risco de Acidentes com produtos perigosos.
Programa de Mitigação de Interferências no Sistema Viário	Interferência do empreendimento nas comunidades locais; Práticas Incompatíveis dos trabalhadores envolvidos na operação.
Programa de Formação, Capacitação e Qualificação da mão de obra	Práticas Incompatíveis dos trabalhadores envolvidos na operação; Risco de Acidentes com produtos perigosos.
Programa de Educação Ambiental	Interferência do empreendimento nas comunidades locais; Práticas Incompatíveis dos trabalhadores envolvidos na operação.
Programa de Comunicação Social	Interferência do empreendimento nas comunidades locais; Práticas Incompatíveis dos trabalhadores envolvidos na operação.
FASE DE OPERAÇÃO	
Programas Ambientais	Impactos Ambientais Negativos
Programa de Comunicação Social	Interferência do empreendimento nas comunidades locais; Práticas Incompatíveis dos trabalhadores envolvidos na operação.
Programa de Educação Ambiental	Interferência do empreendimento nas comunidades locais; Práticas Incompatíveis dos trabalhadores envolvidos na operação.
Programa Porto Saudável	Interferência do empreendimento nas comunidades locais; Práticas Incompatíveis dos trabalhadores envolvidos na operação.
Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos	Geração de Resíduos Sólidos e efluentes líquidos
Programa de Monitoramento da Qualidade do Ar	Poluição do ar
Programa de Monitoramento de Níveis de Ruído	Poluição sonora
Programa de Controle da Fauna Sinantrópica Nociva – FSN	Proliferação de fauna Sinantrópica nociva
Programa Carbono Sustentável	Alteração de ecossistemas e biodiversidade

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

**Auditoria Ambiental**

32.23. Em conformidade com o Art. 9º da Lei nº 9.966/2000 e com a Resolução CONAMA nº 306/2002, as entidades exploradoras de portos organizados e suas instalações devem realizar auditorias ambientais bienais para avaliar os sistemas de gestão e controle ambiental. A implementação do Sistema de Gestão Ambiental (SGA) está programada para os dois primeiros anos da fase operacional do terminal, devendo ser sucedida por auditorias internas para verificação da eficácia sistêmica.

32.24. Eventuais não conformidades identificadas exigirão a proposição de tratamentos e ações corretivas para assegurar a aderência normativa, mediante os seguintes instrumentos:

- Auditoria Obrigatória: realizada conforme os requisitos e termos de referência da Resolução CONAMA nº 306/2002, voltada à avaliação dos sistemas de gestão em portos, instalações portuárias e demais unidades de apoio.
- Auditoria Voluntária: fundamentada na metodologia da norma ISO 14.001, com foco na especificação dos elementos do SGA e no suporte técnico para sua consolidação ou aprimoramento.

**32.25. Gerenciamento de Áreas Contaminadas – GAC**

32.26. O futuro arrendatário deverá executar o Gerenciamento de Áreas Contaminadas (GAC), visando caracterizar essas áreas, seus impactos e definir as intervenções para minimizar riscos à população e ao meio ambiente.

32.27. O plano deve ser estruturado em etapas sequenciais, onde cada etapa subsidia a seguinte:

- Fase I - Avaliação Ambiental Preliminar: Diagnóstico inicial para identificar possíveis passivos.
- Fase II - Investigação Confirmatória: Coleta de amostras de solo e água para confirmar a existência de contaminação.
- Fase III - Investigação Detalhada: Avaliação minuciosa da extensão e dos tipos de contaminantes, caso a contaminação seja confirmada, para definir as medidas de remediação.

**Precificação dos Custos Ambientais**

32.28. A estimativa de custos para o horizonte contratual fundamenta-se na Tabela de Preços de Consultoria do DNIT e em contratos vigentes da SPI, atualizados para a data-base de abril de 2025. Os valores abrangem:

- Taxas de Licenciamento: Emissão e análise de LP, LI (por fase) e LO (renovações periódicas).
- Estudos Ambientais: Elaboração de EAS, EIV, PBAs e Avaliação Ambiental Prévia.
- Programas Ambientais: Execução terceirizada de monitoramentos e programas de controle durante a operação, além de auditorias ambientais compulsórias (CONAMA 306/2002) e voluntárias (normas ISO). Os custos de equipe própria para gestão ambiental foram alocados nas despesas operacionais (OpEx) gerais do terminal.

32.29. As tabelas apresentadas a seguir mostram o detalhamento dos valores considerados no fluxo de caixa do projeto, subdivididos em custos de licenciamento ambiental, programas ambientais, bem como os custos para a gestão ambiental.

Tabela 32 - Custos ambientais.

Descrição	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Estudo de Avaliação Ambiental Prévia	R\$ 96.988,07									
Licença Prévia - Licença e Estudo	R\$ 1.358.983,52									
EIV - Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança	R\$ 370.035,24									
Implantação - Licença e Estudo		R\$ 688.107,28		R\$ 495.535,47						
Implantação - Programas Ambientais		R\$ 467.758,07	R\$ 467.758,07	R\$ 467.758,07	R\$ 467.758,07	R\$ 467.758,07	R\$ 467.758,07	R\$ 467.758,07	R\$ 467.758,07	R\$ 467.758,07
Operação - Licenças e Estudos	R\$ 82.520,26					R\$ 82.520,26				
Operação - Programas Ambientais	R\$ 381.321,10	R\$ 381.321,10	R\$ 381.321,10	R\$ 381.321,10	R\$ 381.321,10	R\$ 381.321,10	R\$ 381.321,10	R\$ 381.321,10	R\$ 381.321,10	R\$ 381.321,10
Programa Carbono Sustentável	R\$ 182.058,46	R\$ 228.990,69	R\$ 228.990,69	R\$ 228.990,69	R\$ 228.990,69	R\$ 228.990,69	R\$ 228.990,69	R\$ 228.990,69	R\$ 228.990,69	R\$ 228.990,69
Planos Emergenciais - Elaboração/Revisão	R\$ 257.744,88						R\$ 257.744,88			
Planos Emergenciais - Treinamentos	R\$ 264.733,59	R\$ 264.733,59	R\$ 264.733,59	R\$ 264.733,59	R\$ 264.733,59	R\$ 264.733,59	R\$ 264.733,59	R\$ 264.733,59	R\$ 264.733,59	R\$ 264.733,59
Implantação - Sistema de Gestão Ambiental - SGA	R\$ 18.393,85	R\$ 28.046,46								
Auditoria CONAMA 306/02			R\$ 58.469,76		R\$ 58.469,76		R\$ 58.469,76		R\$ 58.469,76	
Auditoria ISO 14001			R\$ 65.893,22	R\$ 65.893,22	R\$ 65.893,22	R\$ 65.893,22	R\$ 65.893,22	R\$ 65.893,22	R\$ 65.893,22	R\$ 65.893,22
Auditoria ISO 45001			R\$ 58.469,76			R\$ 58.469,76			R\$ 58.469,76	
Auditoria ISO 9001			R\$ 58.469,76			R\$ 58.469,76			R\$ 58.469,76	
Auditoria ISO 27001			R\$ 58.469,76			R\$ 58.469,76			R\$ 58.469,76	
Auditoria ISO 37001			R\$ 58.469,76			R\$ 58.469,76			R\$ 58.469,76	
<b>TOTAL</b>	<b>R\$ 3.012.778,98</b>	<b>R\$ 2.058.957,19</b>	<b>R\$ 1.701.045,46</b>	<b>R\$ 1.904.232,14</b>	<b>R\$ 1.467.166,43</b>	<b>R\$ 1.982.840,84</b>	<b>R\$ 1.467.166,43</b>	<b>R\$ 1.408.696,67</b>	<b>R\$ 1.701.045,46</b>	<b>R\$ 940.938,60</b>

Descrição	14	15	16	17	18	19	20	21	22
	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049
Estudo de Avaliação Ambiental Prévia									
Licença Prévia - Licença e Estudo									
EIV - Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança									
Implantação - Licença e Estudo									
Implantação - Programas Ambientais									
Operação - Licenças e Estudos			R\$ 82.520,26					R\$ 82.520,26	
Operação - Programas Ambientais	R\$ 381.321,10	R\$ 381.321,10	R\$ 381.321,10	R\$ 381.321,10	R\$ 381.321,10	R\$ 381.321,10	R\$ 381.321,10	R\$ 381.321,10	R\$ 381.321,10
Programa Carbono Sustentável	R\$ 228.990,69	R\$ 228.990,69	R\$ 228.990,69	R\$ 228.990,69	R\$ 228.990,69	R\$ 228.990,69	R\$ 228.990,69	R\$ 228.990,69	R\$ 228.990,69
Planos Emergenciais - Elaboração/Revisão			R\$ 257.744,88					R\$ 257.744,88	
Planos Emergenciais - Treinamentos	R\$ 264.733,59	R\$ 264.733,59	R\$ 264.733,59	R\$ 264.733,59	R\$ 264.733,59	R\$ 264.733,59	R\$ 264.733,59	R\$ 264.733,59	R\$ 264.733,59
Implantação - Sistema de Gestão Ambiental - SGA									
Auditoria CONAMA 306/02		R\$ 58.469,76		R\$ 58.469,76		R\$ 58.469,76		R\$ 58.469,76	
Auditoria ISO 14001	R\$ 65.893,22	R\$ 65.893,22	R\$ 65.893,22	R\$ 65.893,22	R\$ 65.893,22	R\$ 65.893,22	R\$ 65.893,22	R\$ 65.893,22	R\$ 65.893,22
Auditoria ISO 45001		R\$ 58.469,76			R\$ 58.469,76			R\$ 58.469,76	
Auditoria ISO 9001		R\$ 58.469,76			R\$ 58.469,76			R\$ 58.469,76	
Auditoria ISO 27001		R\$ 58.469,76			R\$ 58.469,76			R\$ 58.469,76	
Auditoria ISO 37001		R\$ 58.469,76			R\$ 58.469,76			R\$ 58.469,76	
<b>TOTAL</b>	<b>R\$ 940.938,60</b>	<b>R\$ 1.233.287,39</b>	<b>R\$ 1.281.203,74</b>	<b>R\$ 999.408,36</b>	<b>R\$ 1.174.817,64</b>	<b>R\$ 999.408,36</b>	<b>R\$ 940.938,60</b>	<b>R\$ 1.573.552,53</b>	<b>R\$ 940.938,60</b>

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

33. **DO ENVIO AO TCU DAS COMUNICAÇÕES DIRIGIDAS ÀS EMPRESAS**

33.1. Considerando as competências da Agência Reguladora e a Comissão Permanente de Licitação de Arrendamentos Portuários (CPLA), todas as comunicações dirigidas às empresas são feitas, por padrão, pela Antaq, em decorrência do Ofício nº 214/2017/AECI, de 1º de novembro de 2017, encaminhado à Agência que sugeriu: "que a ANTAQ adote como procedimento padrão, o envio dos comunicados relevantes ao TCU até um dia antes da realização dos Leilões de outorgas".

34. **CONCLUSÃO**

34.1. Ante o exposto, constata-se que a modelagem da concessão do Acesso Aquaviário ao Porto de Itajaí foi concebida conforme um conjunto de diretrizes orientadas por políticas públicas voltadas ao desenvolvimento do setor portuário, com foco na atração de investimentos e melhorias nos portos e terminais portuários brasileiros.

34.2. Observa-se que o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) incorporou as contribuições oriundas da [Audiência Pública nº 03/2024-ANTAQ](#), aprovadas pela Deliberação-DG nº 67-ANTAQ (10166330) e referendadas pelo [Acórdão nº 591/2025-ANTAQ](#). Em consonância com as deliberações em nível ministerial, o Poder Concedente definiu a segregação do projeto entre a Concessão do Canal de Acesso e o Arrendamento do Terminal de Contêineres. Assim, a princípio, esta setorial técnica não vislumbra a necessidade de nova etapa de participação social, visto que as alterações realizadas decorrem diretamente das contribuições colhidas na fase supramencionada.

34.3. Dessa forma, sugere-se ao Diretor do Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias:

- (i) Aprovar os estudos, caso esteja de acordo com o exposto neste Ato Justificatório e com o EVTEA (10635128);
- (ii) Submeter o EVTEA (10635128) à aprovação do Secretário Nacional de Portos e, após a anuência, encaminhá-lo à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para elaboração das minutas de edital e contrato, esclarecendo que o estudo incorporou as contribuições decorrentes da Audiência Pública nº 03/2024-ANTAQ, aprovadas pela Deliberação-DG nº 67-ANTAQ (10166330), não havendo, portanto, necessidade de realização de nova etapa de consulta e audiência pública.
- (iii) Oficiar a Autoridade Portuária para ciência dos documentos.

À consideração superior.

MARCELO LEME VILELA  
Coordenador-Geral de Modelagem - Substituto

[1] Conferência das Nações Unidas em 1992, relativa ao Desenvolvimento e Melhorias dos Portos (UNCTAD)  
 [2] Brasil. Tribunal de Contas da União. Licitações e contratos: orientações e jurisprudência do TCU / Tribunal de Contas da União. – 4. ed. rev., atual. e ampl. – Brasília : TCU, Secretaria-Geral da Presidência: Senado Federal, Secretaria Especial de Editoração e Publicações, 2010, p. 739.  
 [3] As licitações de arrendamento não têm caráter arrecadatório, vide a exigência de valor mínimo de outorga de R\$1,00 (um real). Mas não há como desconsiderar o impacto da exigência da garantia de execução do possível lance a ser apresentado pelos proponentes.



Documento assinado eletronicamente por **Marcelo Leme Vilela, Coordenador(a)-Geral de Modelagem - Substituto(a)**, em 26/12/2025, às 13:32, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&acao\\_origem=documento\\_conferir&lang=pt\\_BR&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **10702723** e o código CRC **91F83CFB**.



Referência: Processo nº 50050.005278/2025-12



SEI nº 10702723

Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Ed. Anexo Oeste - Bairro Zona Cívico Administrativa  
Brasília/DF, CEP 70044-902  
Telefone: