



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

NOTA TÉCNICA Nº 8/2026/SELC/DG

Assunto: Encaminhamento da documentação pertinente ao arrendamento de área denominada ITJ01, destinada à movimentação e armazenagem de carga containerizada e carga geral, no Porto Organizado de Itajaí/SC.

1. DA INTRODUÇÃO

1.1. Trata-se do processo licitatório de arrendamento portuário, em terminal dedicado à movimentação e armazenagem de carga containerizada e carga geral, na área denominada **ITJ01**, localizada no Porto Organizado de Itajaí/SC, com vistas à análise da regularidade formal do processo.

1.2. A presente análise, pertinente às atividades desta Secretaria Especial de Licitação de Concessões - SELC, concentrou-se (i) na elaboração das minutas de edital e de contrato, e (ii) na instrução processual.

1.3. Ressalta-se que o trabalho desta Secretaria não adentrou no mérito do conteúdo dos estudos pertinentes ao Estudo de Viabilidade, Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA, pois entende que a questão foge às suas competências, conforme dispõe o art. 7º do [Decreto nº 7.581, de 11 de outubro de 2011](#).

2. DA CONTEXTUALIZAÇÃO

2.1. O Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA, referente à área **ITJ01**, foi elaborado pela Infra S.A., conforme indicado no Estudo ITJ01 - Seção A - Apresentação (SEI nº 2785280).

2.2. O estudo foi aprovado em definitivo pelo Poder Concedente, conforme Despacho Decisório nº 78/2025/SNP-MPOR (SEI nº 2785301), o qual foi encaminhado via Ofício Nº 1416/2025/CHGAB-SNP-MPOR/SNP-MPOR (SEI nº 2783303), para abertura de Audiência/Consulta Públicas do arrendamento da área **ITJ01**, em antecedência à licitação do empreendimento em questão.

2.3. Também foi encaminhada, pelo Poder Concedente, a Nota Técnica nº 133/2025/CGMO-DNOP-MPOR/DNOP-SNP-MPOR/SNP-MPOR (SEI nº 2785298), que corresponde ao Ato Justificatório do certame, com suas diretrizes e justificativas.

2.4. É o que cumpre relatar.

3. DA ELABORAÇÃO DE MINUTAS

3.1. As minutas de edital e de contrato foram elaboradas pela Secretaria Especial de Licitação de Concessões - SELC, e constam nos documentos SEI nº 2837582 e SEI nº 2837583, respectivamente.

3.2. Destaca-se que nas referidas minutas de Edital e de Contrato foram inseridos dispositivos específicos para este projeto, dispostos na Nota Técnica nº 33/2025/AG-INFRASA (SEI nº 2785297) elaborada pela estruturadora do projeto, Infra S.A, em especial no que se refere ao faseamento do projeto (das capacidades e investimentos em cada fase) e ao compartilhamento de risco entre

Arrendatária e Poder Concedente, no que se refere às desapropriações e desocupações no interior da Área do Arrendamento.

3.3. Adicionada atualização em decorrência da Nova Lei de Licitações ([Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021](#)), que revogou a [Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011](#) e a [Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993](#), e passou a produzir efeito a partir do dia 1º de janeiro de 2024.

4. DOS PARÂMETROS DE LICITAÇÃO

4.1. Os parâmetros da licitação foram definidos pelo Poder Concedente, sendo a garantia de proposta e o capital social mínimo os únicos parâmetros definidos pela SELC. O capital social mínimo foi definido dentro das opções apresentadas pela SNP/MPOR.

4.2. A seguir, são apresentados os parâmetros com suas respectivas justificativas, conforme Ato Justificatório (SEI nº 2785298).

4.3. O **valor global estimado do contrato** é de **R\$ 27.254.908.000,00 (vinte e sete bilhões, duzentos e cinquenta e quatro milhões e novecentos e oito mil reais)**. O valor do arrendamento devido pela licitante vencedora à administração do porto será de **R\$ 2.662.600,00 (dois milhões, seiscentos e sessenta e dois mil e seiscentos reais)**, em parcelas fixas mensais, a título de Valor de Arrendamento Fixo, **R\$ 38,70 (trinta e oito reais e setenta centavos)** por TEU de carga movimentada, a título de Valor de Arrendamento Variável, e **R\$ 19,35 (dezenove reais e trinta e cinco centavos)** por TEU/tonelada de carga movimentada, a título de Valor de Arrendamento Variável Transbordo/Remoção e Carga Geral.

4.4. Deverá ser pago Valor de Arrendamento Inicial no montante de **R\$ 768.377.722,10 (setecentos e sessenta e oito milhões, trezentos e setenta e sete mil setecentos e vinte e dois reais e dez centavos)**. Esse montante é a soma dos valores de: compensação pelo desequilíbrio do contrato do antigo arrendatário (R\$293.243.198,12); ressarcimento de ativos existentes indenizáveis (R\$ 140.385.997,30); ressarcimento à Autoridade Portuária de Santos - APS (R\$76.620.562,80); e desapropriação e aquisição de terras (R\$ 258.127.963,88). O pagamento desta soma foi estipulado da seguinte forma: entrada de 25% (vinte e cinco por cento), a ser paga de forma prévia à assinatura do contrato, e o valor restante a ser pago em 03 (três) parcelas anuais, conforme Nota Técnica nº 33/2025/AG-INFRA (SEI nº 2785297).

4.5. Já o **pagamento do valor de outorga** foi estipulado da seguinte forma: entrada de 25% (vinte e cinco por cento), a ser paga de forma prévia à assinatura do contrato, e o valor restante a ser pago em 05 (cinco) parcelas anuais, conforme definido pelo Poder Concedente, nos termos abaixo indicados no Ato Justificatório (SEI nº 2785298):

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).

4.6. O critério de licitação escolhido pelo Poder Concedente, dentro dos previstos pelo [Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013](#), foi o de **Maior Valor de Outorga**, com a justificativa elencada nos §§ 7.1. a 7.8. do Ato Justificatório (SEI nº 2785298). O Poder Concedente adotou para a licitação a modalidade de leilão, conforme a **Nova Lei de Licitações - Lei nº 14.133/2021**, com justificativa apresentada no mesmo Ato Justificatório (§§ 6.1. a 6.22).

4.7. Quanto ao valor do **Capital Social Mínimo**, o Poder Concedente entendeu como imprescindível a obrigatoriedade de que ele fosse, no mínimo, 20% (vinte por cento) do valor do Investimento Total - CAPEX (R\$ 2.665.811.000,00) projetado para o arrendamento ou 12 (doze) meses da Remuneração Mensal Fixa (R\$ 2.662.600,00). Considerando a premissa de escolher entre as duas opções a que resulte em maior montante, esta Agência Reguladora optou, dentre estes, pelo valor referente

à 20% do Investimento Total (CAPEX), ou seja, **R\$ 533.162.200,00 (quinhentos e trinta e três milhões, cento e sessenta e dois mil e duzentos reais)**, uma vez que o Capital Social Mínimo é instrumento de segurança para que o vencedor do certame tenha condições de executar o contrato.

4.8. O percentual da **Garantia de Proposta** foi definido pela SELC em 1% (um por cento) do Valor do Contrato, em alinhamento com a legislação de regência, o que não onera excessivamente o procedimento licitatório (o que poderia resultar em perda de atratividade da área ofertada) e também não resulta em valor insignificante em relação ao vulto do contrato (o que poderia atrair interessados que não possuísem a capacidade financeira que o empreendimento requer). Assim sendo, a Garantia de Proposta fica definida em **R\$ 272.549.080,00 (duzentos e setenta e dois milhões, quinhentos e quarenta e nove mil oitenta reais)**.

4.9. 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)**, conforme se observa no item 10.2 do Ato Justificatório (SEI nº 2785298). O ressarcimento das despesas com a B3, em razão da realização do leilão previsto, corresponde ao montante de **R\$ 355.563,04 (trezentos e cinquenta e cinco mil quinhentos e sessenta e três reais e quatro centavos)**, conforme manifestação expressa observada no item 11.3 do mesmo Ato Justificatório.

4.10. Considerando se tratar de área *brownfield* - existem estruturas permanentes e operacionais -, o futuro arrendatário disporá de **295.315,00 m²** de área total para realizar a movimentação e armazenagem de carga containerizada e carga geral. Em linhas gerais, no local o arrendatário deverá realizar os investimentos mínimos adiante listados, conforme estabelecidos no § 4.28 do Ato Justificatório (SEI nº 2785298):

I - Sistema de Acostagem

- Delfim 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

4.11. Em relação aos documentos encaminhados à ANTAQ, pelo Poder Concedente, destacam-se alguns pontos referentes às características do projeto, de acordo com o que consta nos estudos e Ato Justificatório (SEI nº 2785298):

- Não houve indicação de Anotação de Responsabilidade Técnica - ART, uma vez que a futura arrendatária deverá elaborar o Plano Básico de Implantação - PBI, e assumirá, assim, a responsabilidade pelo projeto;

- A instalação a ser arrendada será destinada à movimentação e armazenagem de carga containerizada e carga geral;
- O critério de julgamento a ser adotado no certame será o de maior valor de outorga;
- A data-base dos estudos é abril de 2025;
- A área é *brownfield*;
- O prazo de vigência do contrato é de 25 (vinte e cinco) anos;
- Há previsão de Movimentação Mínima Exigida - MME para carga containeriza e para carga geral, a partir do 1º ano contratual, ou seja, não haverá período pré-operacional;
- Implantar a capacidade estática mínima de armazenagem (futura) de 30.948 TEUs;
- A capacidade dinâmica total anual do empreendimento será de 1.550 mil TEU e 63 mil toneladas para Carga Geral;
- O leilão será realizado na B3, cabendo ressarcimento dos custos pelo licitante vencedor;
- O pagamento do valor de outorga será realizado mediante entrada de 25% (vinte e cinco por cento), e parcelas anuais a serem pagas ao Porto de Itajaí, conforme previsão contratual;
- Não será estabelecido preço-teto para as atividades do terminal;
- Em conformidade com o entendimento desta SELC, deverá ser exigido capital social mínimo de 20% (vinte por cento) do valor do CAPEX (investimento total), condicionando a celebração do contrato de arrendamento à comprovação de integralização de, pelo menos 50% (cinquenta por cento) desse capital mínimo em moeda nacional corrente. Até a assinatura do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso dos Ativos, a Arrendatária deverá integralizar 100% (cem por cento) do capital social inicial mínimo estipulado.
- A constituição de Sociedade de Propósito Específico - SPE é uma opção para a Proponente vencedora, nos termos previstos na Resolução nº 49/2021-ANTAQ;
- Não haverá previsão de revisão ordinária quinquenal; e
- De acordo com o item 32.16 do Ato Justificatório (SEI nº 2785298), o diagnóstico preliminar, fundamentado nas atividades históricas e atuais não identificou passivos ambientais declarados pela Autoridade Portuária ou pelos operadores anteriores.

4.12. A seguir, apresenta-se o quadro resumo com os principais parâmetros da licitação:

PARÂMETRO VALOR	VALOR
Área	295.315,00 m²
Prazo	25 anos
Valor Global do Contrato	R\$ 27.254.908.000,00
Valor do arrendamento mensal fixo	R\$ 2.662.600,00
Valor do arrendamento mensal variável (R\$/TEU)	R\$ 38,70
Valor do arrendamento mensal variável Transbordo/Remoção e Carga Geral (R\$/TEU/t)	R\$ 19,35
Garantia de Proposta (1% do valor do contrato)	R\$ 272.549.080,00
Capital Social Mínimo (20% do CAPEX)	R\$ 533.162.200,00
Remuneração à Infra S.A. pela realização do EVTEA	R\$ 564.075,84
Remuneração à B3 pela realização do Leilão	R\$ 355.563,04

5. REGULARIDADE PROCESSUAL

- **Aprovação do EVTEA pelo Poder Concedente**

5.1. Como comentado anteriormente, a aprovação do estudo pelo Poder Concedente está consubstanciada no Despacho Decisório nº 78/2025/SNP-MPOR (SEI nº 2785301).

- **Origem dos estudos**

5.2. Conforme apresentado, o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA foi elaborado pela Infra S.A.

5.3. Não foi emitido ART quanto ao EVTEA, pois, conforme entendimento do Poder Concedente, corroborado por esta SELC, o projeto a ser efetivamente implantado será desenvolvido pelo licitante vencedor.

- **Ato Justificatório**

5.4. Foi encaminhada, pelo Poder Concedente, a Nota Técnica nº 133/2025/CGMO-DNOP-MPOR/DNOP-SNP-MPOR/SNP-MPOR (SEI nº 2785298), que corresponde ao Ato Justificatório do certame, com suas diretrizes e justificativas.

- **Audiência Pública**

5.5. Conforme previsto no [Decreto nº 8.033, de 2013](#), art. 11, §3º, deverá ser convocada Audiência Pública com antecedência de 10 (dez) dias úteis de sua realização, eis que o valor global estimado do contrato é de **R\$ 27.254.908.000,00** (vinte e sete bilhões, duzentos e cinquenta e quatro milhões novecentos e oito mil reais).

5.6. A Secretaria Nacional de Portos do Ministério de Portos e Aeroportos se manifestou através do Despacho Decisório nº 78/2025/SNP-MPOR (SEI nº 2785301), no sentido de não vislumbrar a necessidade de realização de nova etapa de consulta e audiência pública.

5.7. Registra-se que em 2024 foi realizada a AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 03/2024-ANTAQ - Porto de Itajaí/SC cujo objeto foi a concessão do porto organizado de Itajaí/SC, porém, tendo em vista as significativas alterações do projeto original (que foi desmembrado em Concessão do Canal de Acesso do Porto de Itajaí e o arrendamento ITJ01) a SELC recomenda a realização de nova audiência pública sobretudo, considerando:

5.7.1. A significativa alteração do objeto do projeto submetido à AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 03/2024-ANTAQ - Porto de Itajaí/SC, o que, poderá gerar interesse de outros atores na participação do certame, que não participaram da referida audiência e podem trazer novas contribuições.

5.7.2. O tempo decorrido desde a realização da AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 03/2024-ANTAQ - Porto de Itajaí/SC.

5.7.3. Que a referida concessão do canal de acesso do Porto de Itajaí não foi submetida a nova audiência pública e o Tribunal de Contas da União - TCU, na análise daquele projeto, já apontou entendimento sobre a necessidade de realização de nova audiência pública para o ITJ01.

- **Indicação de valores de eventuais indenizações a serem cobradas do proponente vencedor**

5.8. Deverá ser pago Valor de Arrendamento Inicial no montante de **R\$ 768.377.722,10** (setecentos e sessenta e oito milhões, trezentos e setenta e sete mil setecentos e vinte e dois reais e dez centavos). Esse montante é a soma dos valores de: compensação pelo desequilíbrio do contrato do antigo arrendatário (R\$293.243.198,12); ressarcimento de ativos existentes indenizáveis (R\$ 140.385.997,30); ressarcimento à Autoridade Portuária de Santos - APS (R\$76.620.562,80); e desapropriação e aquisição de terras (R\$ 258.127.963,88). O pagamento desta soma foi estipulado da seguinte forma: entrada de 25%

(vinte e cinco por cento), a ser paga de forma prévia à assinatura do contrato, e o valor restante a ser pago em 03 (três) parcelas anuais, conforme Nota Técnica nº 33/2025/AG-INFRAASA (SEI nº 2785297).

- **Escolha pela realização do leilão na B3**

5.9. A escolha pela utilização da Bolsa do Brasil - B3 encontra-se registrada em seu processo de contratação pela ANTAQ (SEI nº 50300.006190/2021-03). Justificou, à época, a ANTAQ para a escolha da B3:

2. DA MOTIVAÇÃO E JUSTIFICATIVA

2.1 Com a mudança do marco regulatório portuário, inaugurada pela Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012, e seguida pela publicação da Lei nº 12.815/2013 e do Decreto nº 8.033/2013, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ passou a ser a esfera responsável pela realização dos procedimentos licitatórios dos contratos de concessão e arrendamento, em conformidade com as diretrizes do poder concedente, conforme se depreende da leitura do §2º do art. 6º da Lei e do parágrafo único do art. 3º do Decreto regulamentador.

2.2 À vista disto, a ANTAQ e o Poder Concedente, *in casu*, a cargo do Ministério da Infraestrutura, dentro de um programa integrado de logística de âmbito interministerial, capitaneado pela Casa Civil da Presidência da República, passou a promover uma série de ações visando a concessão da exploração de infraestruturas públicas e prestação de serviços nos setores de rodovias, ferrovias, portos e aeroportos, impulsionaram os debates para as licitações das áreas e infraestruturas portuárias localizadas nos portos organizados brasileiros, organizadas em projetos do setor portuário, alguns dos quais estão previstos para serem leiloados no biênio 2019-2020.

2.3 A condução dos procedimentos licitatórios referentes às áreas supra compete à Comissão Permanente de Licitação de Arrendamentos Portuários da ANTAQ - CPLA (instituída pela Portaria nº 420-ANTAQ, de 2018), que também atuará junto à futura contratada.

2.4 Porém, por se tratar de atividades complexas que demandam conhecimentos especializados para a sua realização, a ANTAQ, a exemplo de outras entidades do Governo Federal, entendeu por necessária a contratação de empresa especializada na prestação de serviços técnicos de assessoria aos leilões de concessões e arrendamentos portuários.

2.5 Em contato com outras Agências Reguladoras, tais como a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC e Agência Nacional de Energia Elétrica – ANEEL, assim como da recente experiência desta ANTAQ, foi indicada a contratação da B3 S.A. – BRASIL, BOLSA, BALCÃO para esse serviço de assessoria, uma vez que seria a única empresa do mercado detentora da competência técnica para a execução dos trabalhos necessários.

2.6 A B3 S.A. – BRASIL, BOLSA, BALCÃO é líder no mercado de valores e derivativos da América Latina, e a sua missão é a de atuar na dinâmica macroeconômica de crescimento do mercado latino-americano e posicionar não apenas a Bolsa, mas também o Brasil como centro financeiro internacional de negociação de ações, commodities e outros instrumentos financeiros, com excelência operacional e atitudes socialmente responsáveis.

Nessa mesma toada, faz-se imperioso que o objeto do contrato se coadune com o objeto do tipo de serviço prestado pela instituição. Neste sentido, observa-se por meio do Estatuto Social da B3 S.A. - Brasil, Bolsa e Balcão que a companhia tem por objeto social exercer, por exemplo:

“Art. 3º. (...)

II – manutenção de ambientes ou sistemas adequados à realização de negócios de compras e vendas, leilões e operações especiais envolvendo valores mobiliários, títulos, direitos e ativos, no mercado de bolsa e no mercado de balcão organizado;

III – prestação de serviços de registro, compensação e liquidação, física e financeira, por meio de órgão interno ou sociedade especialmente constituída para esse fim, assumindo ou não a posição de contraparte central e garantidora da liquidação definitiva, nos termos da legislação vigente e de seus próprios regulamentos:

(a) das operações realizadas e/ou registradas em quaisquer dos ambientes ou sistemas relacionados nos itens “I” e “II” acima; ou (b) das operações realizadas e/ou registradas em outras bolsas, mercados ou sistemas de negociação.

IV – prestação de serviços de depositária central e de custódia fungível e infungível de mercadorias, de títulos e valores mobiliários e de quaisquer outros ativos físicos e financeiros;

V – prestação de serviços de padronização, classificação, análises, cotações, estatísticas, formação profissional, realização de estudos, publicações, informações, biblioteca e software sobre assuntos que interessem à Companhia e aos participantes dos mercados por ela direta ou indiretamente

administrados;

VI – prestação de suporte técnico, administrativo e gerencial para fins de desenvolvimento de mercado, bem como exercício de atividades educacionais, promocionais e editoriais relacionadas ao seu objeto social e aos mercados por ela administrados;”

2.7 Como pode-se verificar é pertinente a atividade finalística desenvolvida pela B3 S.A. - Brasil, Bolsa e Balcão, por meio da prestação dos serviços supramencionados, e os objetivos perseguidos pela ANTAQ, e que serão objeto de contrato específico com a Administração Pública.

2.8 Além disso, temos a notória especialização da B3, comprovada por meio da ocorrência de outros leilões especiais, tanto público como privados, que tiveram sede na Bolsa, que possui completa infraestrutura para sua realização, e que demonstraram que os serviços chegaram à sua conclusão a contento. A B3 S.A. – BRASIL, BOLSA, BALCÃO foi a responsável pela condução de mais de 40 procedimentos licitatórios realizados por esta ANTAQ com grande sucesso e presteza na prestação do serviço.

2.9 Diante dos fatos apresentados, a contratação deve ser justificada por inexigibilidade de licitação, conforme disposto no art. 25, II, da Lei nº 8.666, de 23 de junho de 1993. A propósito, no processo de contratação anterior, a Procuradoria Federal junto à ANTAQ manifestou no sentido de que "não há óbice, sob o ponto de vista jurídico, à contratação direta dos serviços de assessoria aos leilões de arrendamento de terminais portuários, por inexigibilidade de licitação, com base no art. 25, inciso II, da Lei n. 8.666/1993" (Parecer nº 00019/2018/NLC/PFANTAQ/PGF/AGU - SEI 0445748).

- **Opção pela constituição de SPE**

5.10. De acordo com o item 28.7 do Ato Justificatório (SEI nº 2785298), 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 assemelhada, 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.

- **Consultas à Autoridade Aduaneira e ao Poder Público Municipal**

5.11. Em atendimento ao art. 14 da [Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013](#), a ANTAQ consultou a Autoridade Aduaneira e o Poder Público Municipal, nos termos dos seguintes ofícios:

a) Consulta à Autoridade Aduaneira – Ofício Nº4/2026/SELC/DG/ANTAQ (SEI nº 2785782);

b) Consulta ao Poder Público Municipal – Ofício Nº5/2026/SELC/DG/ANTAQ (SEI nº 2785799).

5.12. Até a presente data, ainda não houve respostas por parte da Autoridade Aduaneira e do Poder Público Municipal.

- **Consulta sobre eventuais ações judiciais relativas à área junto à Autoridade Portuária**

5.13. A consulta à Autoridade Portuária foi conduzida conforme as disposições delineadas no Ofício Nº6/2026/SELC/DG/ANTAQ (SEI nº 2785806).

5.14. Até a presente data, ainda não houve resposta da Autoridade Portuária sobre eventuais ações judiciais relativas à área ITJ01, localizada no Porto Organizado de Itajaí/SC.

- **Obtenção do termo de referência ambiental**

5.15. Em atenção ao disposto no art. 14, inciso III, da [Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013](#), que exige a emissão de Termo de Referência - TR aos estudos ambientais, previamente à celebração de contratos de arrendamento, por meio do Despacho/SELC (SEI nº 2785780), os autos foram direcionados à

Superintendência de ESG e Inovação - SESGI, para que diligenciasse junto ao órgão ambiental competente, com vistas à adoção da providência antes reportada.

- **Das limitações à participação no Leilão**

5.15.1. Os autos foram encaminhados à Superintendência de Regulação - SRG, conforme Despacho SELC (SEI nº 2786450), para a realização de nova análise concorrencial.

5.15.2. A Nota Técnica nº 7/2026/GRP/SRG (SEI nº 2800545), referendada pelo Despacho GRP (SEI nº 2835771), trouxe a seguinte conclusão:

"...não se identifica probabilidade relevante de ocorrência de fechamento de mercado, abuso de posição dominante ou exercício de poder de mercado que justifique a imposição de limitações à participação de incumbentes no leilão do ITJ01. Dessa forma, conclui-se que a adoção de um modelo licitatório aberto, não discriminatório e orientado à maximização da competição pelo mercado permanece como a alternativa mais adequada sob a ótica concorrencial. "

5.15.3. Já o Superintendente de Regulação, através do Despacho SRG (SEI nº 2835852), referendou a Nota Técnica nº 7/2026/GRP/SRG e trouxe o seguinte resumo da análise realizada:

A Gerência de Regulação Portuária (GRP) concluiu que o arrendamento do ITJ01 não apresenta riscos concorrenciais que justifiquem restrições à participação de incumbentes ou de grupos verticalizados. A análise técnica demonstrou que:

I - O mercado apresenta dinâmica robusta, com elevada substituíbilidade entre terminais e ausência de poder de mercado duradouro;

II - Mesmo em cenários de vitória de incumbentes, os níveis de concentração (HHI) permanecem moderados e compatíveis com a prática do CADE, não resultando em fechamento de mercado ou eliminação de concorrentes;

III - A integração vertical no setor tem operado como instrumento de eficiência logística, mantendo-se a oferta de capacidade a terceiros em proporção expressiva.

Ademais, a GRP não vislumbrou a necessidade de imposição de salvaguardas concorrenciais estruturais *ex ante*, sendo suficiente a observância da regulação setorial vigente e a previsão de cláusulas contratuais que coíbam condutas discriminatórias ou o descumprimento da Movimentação Mínima Exigida (MME).

Em resumo, em convergência com o Relatório Técnico nº 1/2023/SEEP, a presente análise reitera a inexistência de riscos concorrenciais — como abuso de posição dominante ou fechamento de mercado — que justifiquem restringir a participação de incumbentes no leilão do ITJ01.

5.15.4. Registra-se que a análise realizada pela GRP/SRG concentrou-se na competição do mercado após o leilão, com foco no ambiente concorrencial saudável após a outorga. Porém, compete à SELC a análise da competição no leilão - na concorrência dos proponentes da licitação pelo seu objeto, em busca da maximização da competição no certame.

5.15.5. Neste sentido, a SELC entende manter-se pertinente a análise realizada na Seção B1 - Análise Concorrencial (SEI nº 2032927), parte integrante dos estudos para a então Concessão do Porto de Itajaí, que foi submetida à AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 03/2024-ANTAQ - PORTO DE ITAJAÍ/SC. Temos:

Pelo lado da competição no leilão, contudo, foram vislumbrados riscos de que eventual consórcio entre grupos econômicos verticalmente integrados ao mercado de transporte marítimo regular de contêineres que atuam no MR de terminais portuários de contêineres nos complexos portuários de Itajaí e São Francisco do Sul, ou seja, grupos Maersk e MSC, arrefeça a competitividade no certame. Por conseguinte, foi proposta restrição à participação de consórcios entre grupos econômicos verticalmente integrados ao mercado de transporte marítimo regular de contêineres que atuam no MR de terminais portuários de contêineres nos complexos portuários de Itajaí e São Francisco do Sul: grupos Maersk e MSC. Esclarece-se que a restrição proposta não incide em consórcios formados entre um dos grupos econômicos verticalmente integrados — Maersk ou MSC - e outro(s) grupo(s) econômico não verticalmente integrados ao mercado de transporte marítimo regular de contêineres que atuam no MR de terminais portuários de contêineres nos complexos portuários de Itajaí e São Francisco do Sul.

5.15.6. Neste caso, em adequação ao mercado relevante analisado pela GRP/SRG em sua Nota Técnica nº 7/2026/GRP/SRG, realizou-se a inclusão do porto de Imbituba e do complexo portuário dos

portos de Paranaguá e Antonina além dos portos de de Itajaí e São Francisco do Sul. Sendo assim foi inserida a seguinte restrição à participação no leilão na minuta de edital:

12.1.9 Não será admitida a formação de Consórcio entre empresas de Grupos Econômicos distintos em que ambos. Cumulativamente:

12.1.9.1 Detenham titularidade de exploração de instalações portuárias dedicadas à movimentação e armazenagem de contêineres e carga geral localizadas nos Complexos Portuários de Itajaí, de São Francisco do Sul, de Imbituba e do Complexo Portuário de Antonina-Paranaguá; e

12.1.9.2 Atuem no mercado de transporte marítimo regular de contêineres.

• **Do risco de subutilização do arrendamento ITJ01 no caso de vitória de incumbente:**

5.15.7. A análise concorrencial realizada para o arrendamento do terminal ITJ01 indica que, embora não tenham sido identificados riscos concorrenciais suficientes para justificar a imposição de restrições estruturais à participação de incumbentes no certame, a eventual vitória de operadores já atuantes no mercado pode gerar incentivos econômicos específicos que merecem tratamento regulatório.

5.15.8. Nesse sentido, a literatura e a prática concorrencial no setor portuário reconhecem que estruturas verticalizadas entre operadores de terminais e armadores podem ensejar comportamentos de autoprivilegiamento na alocação de cargas, ainda que tais práticas não configurem, por si só, infração concorrencial.

5.15.9. No caso específico do Mercado Relevante considerado na Nota Técnica nº 7/2026/GRP/SRG, o estudo concorrencial observa que determinados grupos econômicos já detêm ativos relevantes no mercado regional de movimentação de contêineres, o que pode gerar incentivos para estratégias de otimização interna de capacidade entre diferentes instalações sob controle comum.

5.15.10. Nessa hipótese, caso um operador incumbente venha a sagrar-se vencedor do arrendamento do ITJ01, pode surgir incentivo econômico para privilegiar a utilização de terminais próprios ou verticalmente integrados, utilizando o terminal arrendado de forma residual, como capacidade complementar ou de contingência.

5.15.11. Tal comportamento poderia conduzir a uma situação de subutilização estratégica do ativo público, na qual o terminal arrendado passaria a operar abaixo de sua capacidade economicamente eficiente, com reflexos negativos sobre o aproveitamento da infraestrutura portuária, sobre a geração de receitas para o Poder Concedente e sobre a própria dinâmica concorrencial do mercado.

5.15.12. Nesse contexto, a própria análise concorrencial do projeto reconhece que tal hipótese pode ser enfrentada por meio de instrumentos contratuais específicos, sem necessidade de adoção de medidas estruturais de restrição à participação de agentes no leilão.

5.15.13. Conforme consignado no citado estudo concorrencial:

2.21. Em todo caso, na hipótese de o incumbente PORTONAVE ou seu controlador MSC assumirem o Terminal de Itajaí, eventual incentivo à subutilização do ativo alvo da licitação como mero pulmão do terminal já consolidado, como mecanismo de evitar o pagamento de valores por contêiner movimentado em Itajaí ao Poder Concedente, poderia ser objeto de cláusulas contratuais sancionatórias, inclusive com previsão de caducidade do arrendamento por descumprimento da Movimentação Mínima Exigida decorrente de tal sorte de expediente, sem necessidade de solução estrutural limitativa da concorrência no leilão.

5.15.14. Dessa forma, revela-se adequada a previsão, na minuta contratual do arrendamento, de cláusula destinada a coibir práticas de priorização sistemática de outros ativos do mesmo grupo econômico em detrimento do ITJ01. Tal dispositivo contratual teria como finalidade assegurar que o terminal arrendado seja explorado de maneira efetiva, comercialmente ativa e compatível com os objetivos da política pública que orienta o programa de arrendamentos portuários, preservando o adequado aproveitamento da infraestrutura portuária e evitando comportamentos que possam resultar em subutilização deliberada do ativo.

5.15.15. Considerando que, no caso do arrendamento do ITJ01, a MME foi estabelecida em patamar elevado, próximo de 90% da projeção de demanda para a carga containerizada considerada nos estudos de viabilidade, a obrigação contratual de movimentação assume papel relevante como mecanismo de indução ao uso eficiente da infraestrutura portuária.

5.15.16. Nesse contexto, o eventual não atingimento da Movimentação Mínima Exigida em determinado exercício contratual pode constituir indicativo de utilização aquém do potencial esperado para a instalação portuária.

5.15.17. Cumpre observar que, em regra, o não atingimento da Movimentação Mínima Exigida enseja, primordialmente, a obrigação de o arrendatário realizar o pagamento correspondente à diferença entre a movimentação efetivamente realizada e o patamar mínimo contratualmente estabelecido, de modo a preservar a remuneração devida à autoridade portuária. Em tais situações, o contrato não prevê, em princípio, a aplicação automática de sanção específica além da obrigação financeira correspondente.

5.15.18. Nesse sentido, propõe-se que o não atingimento do MME possa também ensejar a instauração de procedimento de fiscalização, com a finalidade de verificar se a insuficiência de movimentação decorre de fatores de mercado ou se está associada a eventual estratégia de subutilização do ativo arrendado.

5.15.19. Tal procedimento teria por finalidade avaliar, de forma técnica, se a redução da movimentação decorre de fatores conjunturais de mercado, de limitações operacionais ou de outras circunstâncias alheias à atuação do arrendatário, ou se há indícios de subutilização do ativo arrendado decorrente de estratégias comerciais ou operacionais adotadas pelo próprio operador.

5.15.20. A previsão desse mecanismo de verificação não implica presunção automática de irregularidade, mas constitui instrumento regulatório voltado a assegurar o cumprimento das obrigações contratuais associadas à Movimentação Mínima Exigida e a garantir que o ativo arrendado seja explorado de forma efetiva e compatível com os objetivos da política pública.

5.15.21.

17.3. O não atingimento, a qualquer tempo, da Movimentação Mínima Exigida estabelecida neste Contrato poderá ensejar a instauração, pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, de procedimento de fiscalização destinado a averiguar as causas da insuficiência de movimentação registrada no período.

17.3.1. A ANTAQ poderá avaliar, entre outros elementos, as condições operacionais do terminal arrendado, o padrão de utilização da infraestrutura portuária e a eventual ocorrência de subutilização injustificada da instalação, inclusive mediante análise comparativa com a movimentação realizada em outras instalações portuárias sob controle direto ou indireto da Arrendatária ou de empresas integrantes de seu grupo econômico.

17.3.2. A instauração do procedimento de fiscalização não afasta a obrigação da Arrendatária de realizar o pagamento correspondente à diferença entre a movimentação efetivamente realizada e a Movimentação Mínima Exigida, quando aplicável, nos termos deste Contrato e da regulamentação vigente.

5.15.22. Adicionalmente, cumpre observar que a eventual constatação de subutilização injustificada da instalação portuária pode ensejar não apenas medidas contratuais, mas também a aplicação das sanções administrativas previstas na regulamentação setorial.

5.15.23. A Resolução ANTAQ nº 75, de 2022, que dispõe sobre a fiscalização e o processo sancionador no âmbito da Agência, estabelece, em seu art. 33, inciso XXIX, como infração comum aos agentes regulados, a conduta de não assegurar eficiência na execução do serviço portuário, prevendo a aplicação de multa que pode alcançar o valor de até R\$ 200.000,00. A própria resolução define eficiência como o cumprimento dos parâmetros de desempenho estabelecidos contratualmente, o que inclui, entre outros aspectos, as obrigações operacionais assumidas no contrato de arrendamento.

5.15.24. Dessa forma, uma vez instaurado procedimento de fiscalização para apuração do não atingimento da Movimentação Mínima Exigida, as equipes de fiscalização da ANTAQ poderão avaliar se tal circunstância caracteriza descumprimento dos parâmetros contratuais de desempenho associados à exploração eficiente da instalação portuária. Verificada a existência de conduta imputável ao arrendatário

que resulte em subutilização injustificada do terminal ou em descumprimento das obrigações operacionais previstas no contrato, poderá ser instaurado o correspondente processo sancionador, com fundamento na Resolução ANTAQ nº 75/2022.

- **Adequação do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ**

5.16. Conforme observado na Seção A - Apresentação do EVTEA (SEI nº 2785280) o projeto encontra-se adequado ao PDZ do Porto de Itajaí (2019-REV-06).

- **Análise da Superintendência de Outorgas - SOG**

5.17. Os autos foram encaminhados à Superintendência de Outorgas - SOG, conforme Despacho/SELC (SEI nº 2785304), para análise das disposições da Resolução ANTAQ nº 85/2022 e das determinações e recomendações do Tribunal de Contas da União - TCU, pertinentes ao presente caso sob exame.

5.18. Nesse sentido, por meio da Nota Técnica Nº 4/2026/GPO/SOG (SEI nº 2786952), referendada pelo Despacho/GPO (SEI nº 2803607), foi constatado que os requisitos mínimos contemplados na Resolução ANTAQ nº 85/2022 e nos principais Acórdãos do Plenário do TCU aplicáveis ao caso foram INTEGRALMENTE ATENDIDOS na documentação analisada.

5.19. Pelo Despacho/SOG (SEI nº 2808594), o Superintendente de Outorgas, por sua vez, resumiu que *"os requisitos mínimos contemplados na Resolução ANTAQ nº 85/2022 e nos principais Acórdãos do Plenário do TCU aplicáveis ao caso foram atendidos"*.

6. DO COMPARTILHAMENTO DE RISCO DAS DESAPROPRIAÇÕES

6.1. Conforme destacado no item 3.2 desta Nota, nas referidas minutas de Edital e de Contrato foram inseridos dispositivos específicos para este projeto, dispostos na Nota Técnica nº 33/2025/AG-INFRA (SEI nº 2785297) elaborada pela estruturadora do projeto, Infra S.A, em especial no que se refere ao faseamento do projeto (das capacidades e investimentos em cada fase) e ao compartilhamento de risco entre Arrendatária e Poder Concedente, no que se refere às desapropriações e desocupações no interior da Área do Arrendamento.

6.2. A Nota Técnica nº 33/2025/AG-INFRA foi encaminhada pelo MPOR juntamente com o Ato Justificatório e os Estudos do Projeto aprovados pelo Poder Concedente.

6.3. Nela, foi proposta a inclusão ou alteração de diversas cláusulas na minuta de Contrato da área ITJ01, que em sua grande maioria foram acatadas pela CPLA, com especial destaque aos seguintes pontos referentes a alocação de riscos do contrato:

13.1 Com exceção das hipóteses previstas neste **Contrato**, a **Arrendatária** é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados ao **Arrendamento**, inclusive, mas sem limitação, pelos seguintes riscos:

[...]

13.1.26. Variação dos investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes de ações judiciais necessárias para promover desapropriações e desocupações no interior da **Área do Arrendamento**:

13.1.26.1. superior ao montante estabelecido na Subcláusula 7.1.2.1, quando arcará com a proporção de 20% (vinte por cento) sobre a variação, sendo a **Arrendatária** responsável pela estratégia de aquisição das áreas;

13.1.26.2. inferior ao montante estabelecido na Subcláusula 7.1.2.1, quando arcará com a proporção de 80% (oitenta por cento) sobre a variação, sendo a **Arrendatária** responsável pela estratégia de aquisição das áreas;

[...]

13.2 A **Arrendatária** não é responsável pelos seguintes riscos relacionados ao **Arrendamento**, cuja responsabilidade é do **Poder Concedente**:

[...]

13.2.10 Variação dos investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes de ações judiciais necessárias para promover desapropriações e desocupações no interior da **Área do Arrendamento**:

13.2.10.1. superior ao montante estabelecido na Subcláusula 7.1.2.1, quando arcará com a proporção de 80 % (oitenta por cento) sobre a variação.

13.2.10.2. inferior ao montante estabelecido na Subcláusula 7.1.2.1, quando arcará com a proporção de 20% (vinte por cento) sobre a variação.

7. DAS CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

7.1. Diante do exposto e com base nas análises realizadas, juntamente com a documentação apensada aos autos, concluo pela conformidade da documentação apresentada, com a ressalva das manifestações ainda pendentes da Autoridade Aduaneira, do Poder Público Municipal, do Porto de Itajaí (ações judiciais e informações sobre PDZ) e do órgão ambiental competente, conforme anteriormente reportado. Reforço que as referidas tratativas não obstam o prosseguimento do trâmite processual.

7.2. Apesar manifestação da Secretaria Nacional de Portos do Ministério de Portos e Aeroportos no sentido de não vislumbrar a necessidade de realização de nova etapa de consulta e audiência pública, a SELC recomenda a realização de nova audiência pública tendo em vista as significativas alterações do projeto original (que foi desmembrado em Concessão do Canal de Acesso do Porto de Itajaí e o arrendamento ITJ01) sobretudo, considerando a significativa alteração do objeto do projeto submetido à AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 03/2024-ANTAQ - Porto de Itajaí/SC, o que, poderá gerar interesse de outros atores na participação do certame, que não participaram da referida audiência, bem como, o indicativo por parte do TCU da necessidade de realização de nova audiência pública neste projeto.

7.3. Apresentadas as considerações necessárias, julga-se que o assunto se encontra apto para ser encaminhado ao procedimento de Audiência/Consulta Públicas, nos termos da legislação de regência, com o propósito de obter contribuições, subsídios e sugestões, para o aprimoramento os documentos técnicos e jurídicos relacionados ao processo licitatório para o arrendamento da área **ITJ01**, localizada no Porto Organizado de Itajaí/SC.

BRUNO EDUARDO NEVES JANUZZI

Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários - ERSTA



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Eduardo Neves Januzzi, Agente Público**, em 05/03/2026, às 16:32, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 1º, art. 6º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://www.antaq.gov.br/>, informando o código verificador **2837577** e o código CRC **8088C88E**.