

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

PROTOCOLO nº: 24.232.198-7

INTERESSADO: Porto Ponta do Félix e Portos do Paraná – Appa

ASSUNTO: Análise das Considerações do Perito Judicial

**À Presidência,
Sr. Presidente**

1. Trata-se da necessidade de abertura de procedimento de consulta pública, em atendimento ao Acórdão nº 324/2025-TCU, visando obter contribuições para subsidiar a tomada de decisão da Appa, quanto à autorização para alteração da matriz de risco da dragagem (deslocamento), deixando de ser atribuição da Portos do Paraná, passando a obrigação para o Contrato de Arrendamento 3/1995.

2. Com o intuito de assegurar a participação social ampla e irrestrita, os termos do presente contrato, fixado entre a empresa Porto Ponta do Félix S.A. – PPF e a Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina – Appa, especificamente o deslocamento da matriz de risco (dragagem), no tocante as obrigações de dragagem dos trechos Delta 1 e Delta 2, do canal de acesso ao Porto de Paranaguá e Antonina, devem ser submetidos ao crivo da consulta pública.

DO HISTÓRICO:

3. Os portos de Paranaguá e Antonina são administrados pela Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (Appa), empresa pública instituída pela Lei Estadual 17.895/2014 e regulamentada pelo Decreto 11.562/2014. Atualmente, a Appa é responsável por administrar os portos organizados paranaenses, incluindo o Porto Organizado de Antonina/PR, por meio do Convênio de Delegação 37/2001, celebrado em 11/12/2001 entre o Estado do Paraná e a

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br / LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana



PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

União, pelo prazo inicial de 25 anos. O referido convênio foi prorrogado em mais 25 anos pelo 1º Termo Aditivo, celebrado em 5/5/2020 com vigência até 1/1/2052.

4. Ainda, em 13/08/2019, foi celebrado o Convênio de Delegação de Competências nº 001/2019, em que a Appa assumiu o papel de Poder Concedente na elaboração de edital e realização de procedimentos licitatórios para o arrendamento de instalações portuárias, celebração, gestão e fiscalização de arrendamentos. O Convênio foi renovado em 20/09/2022, através do 2º Termo Aditivo, com validade até 24/09/2025.

5. O contrato de arrendamento 3/1995, de titularidade do Porto Ponta do Félix, teve sua renovação antecipada em 2016, com a obrigação de investimentos para a modernização da infraestrutura do terminal, tudo de acordo com os termos firmado e fixados no 11º termo aditivo, junto ao contrato de arrendamento.

6. No decorrer dos anos (2016-2020), houveram pedidos para alteração de alguns investimentos pactuados no contrato, tendo em vista a impossibilidade de execução de alguns investimentos, por força alheia ao arrendatário, sendo que houve aprovação preliminar de novo Plano de Investimentos e da proposta de alteração contratual mediante os termos da Portaria Appa nº 173-20, de 01/07/2020.

7. Tendo em vista o alto custo de manutenção dos trechos Delta 1 e Delta 2 e a tarifa cobrada não equalizar a situação, fato que acarreta déficit para a Autoridade Portuária, entre os pontos elencados na Portaria em questão, houve consenso e foi solicitado pela Administração Portuária para que o Arrendatário apresentasse EVTEA considerando a possibilidade de deslocamento da dragagem, que deveria passar a constar em sua matriz de risco. Este fato é vantajoso para ambos.

8. Após trâmites necessários e tendo sido aprovado o plano de investimentos, o Porto Ponta do Félix - PPF, apresentou Estudo de Viabilidade

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) que teve como objetivo subsidiar procedimento de reequilíbrio econômico-financeiro contratual referente ao arrendamento localizado dentro da área do Porto Organizado de Antonina/PR, de titularidade da empresa Porto Ponta do Félix S.A. (PPF), destinado à movimentação e armazenagem de carga geral solta, unitizada em contêiner, granel sólido e líquido e veículos.

9. A área em análise é explorada mediante o Contrato de Arrendamento nº 003/95, celebrado em 26/04/1995, que atualmente tem como partes a Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (Appa) e o PPF. O objeto do referido contrato é o arrendamento de área de 267.309m² para operação portuária. O Contrato em questão foi prorrogado e possui vigência até 30/12/2037, conforme 11º Termo Aditivo.

10. Em atendimento à Portaria de Aprovação Preliminar (Appa nº 173-20, de 01/07/2020), na versão inicial do estudo apresentado, relacionado à dragagem do canal de acesso à Antonina, considerando o período de vigência contratual (2021 a 2037), não foi vislumbrado VPL equacionado, que mantivesse o equilíbrio contratual.

11. Alternativamente, na segunda versão elaborada, o EVTEA considerou o deslocamento da obrigação da assunção da dragagem pelo PPF a partir do ano de 2029, além da aplicação de fatores de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, com extensão do prazo contratual de 2037 para 2067.

12. Na sequência, a Appa editou a Portaria nº 090-21, de 06/05/2021, que aprovou, a possibilidade de alteração da matriz de risco do contrato de arrendamento. Entre as determinações da referida Portaria, constam as seguintes disposições:

Art. 2º Aprova, em caráter preliminar, alteração da matriz econômico-financeira do contrato, através da desoneração do Poder Público com relação às obras de dragagem, passando

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

essa responsabilidade à gestão da arrendatária, em caso de aprovação do EVTEA pela ANTAQ, a partir de 2029.

Art. 3º Aprova, em caráter preliminar, o reequilíbrio por eventos pretéritos em favor da Autoridade portuária referente aos investimentos firmados e não executados através do 11º Termo Aditivo.

Parágrafo único. Indefere-se o pedido de reequilíbrio pretérito que diz respeito à dragagem e MMC, tendo em vista que tais temas são tratados em âmbito judicial perante a ANTAQ.

13. Pelo que se extrai dos termos da Portaria, foi considerado no EVTEA a transferência da matriz de risco das obras de dragagem de manutenção, atualmente sob responsabilidade da APPA, para a arrendatária a partir de 2029.

14. Ademais, para atendimento aos princípios da legalidade, eficiência e principalmente economicidade, deixaram de ser considerados os desequilíbrios por eventos pretéritos, nos termos da Portaria Appa nº 090-21, sendo que deve ser compromisso da arrendatária, para ter seu contrato celebrado, a desistência de toda e qualquer ação que tenha contra a Appa, seja ela judicial ou não.

ASPECTOS LEGAIS E REGULATÓRIOS

15. A Lei nº 12.815/2013 – a chamada nova Lei dos Portos –, revogou a antiga Lei nº 8.630/1993 e trouxe alterações significativas às regras de exploração do setor portuário. Regulamentada pelo Decreto nº 8.033/2013, alterado pelo Decreto nº 9.048/2017, e por uma série de portarias do Poder Concedente e de

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

resoluções da Antaq, a Lei dos Portos estabeleceu o atual marco regulatório do setor portuário nacional.

16. O EVTEA apresentado e aprovado pela Antaq foi elaborado com base nos artigos 61 e 62 da Portaria MInfra nº 530, em alinhamento com as diretrizes previstas no já mencionado art. 3º da Lei nº 12.815/2013.

17. Destaca-se que o referido estudo observou: Lei 12.815/2013, Decreto 8.033/2013, Resolução Antaq 3220/2014, Nota Técnica Antaq 07/2014, Manual de Análise de EVTEA (Resolução Antaq 7.315/2019), Portaria MInfra 530, além de instrumentos de planejamento do setor portuário (Plano Mestre, Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ e o Plano Geral de Outorgas - PGO).

18. Ressalta-se ainda que as premissas que nortearam o processo de reequilíbrio estão em consonância com o marco regulatório portuário vigente, especialmente com os dispositivos que regem a elaboração de projetos de exploração de áreas portuárias e com os instrumentos de planejamento do Porto. Especificamente, destaca-se o alinhamento do projeto com as diretrizes previstas no art. 3º da Lei nº 12.815/2013, entre as quais citam-se a expansão, a modernização e a otimização da infraestrutura portuária.

CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA

19. A área objeto do arrendamento, denominada Porto Ponta do Félix possui 267.309m², destinado à movimentação e armazenagem de carga geral solta, unitizada em contêiner, granel sólido e líquido e veículos.

20. Historicamente, o Porto Organizado de Antonina sempre se apresentou como um ponto estratégico e como uma alternativa para o escoamento da produção da região brasileira, tanto que com a conclusão das obras de acesso e interligação da cidade de Antonina à Curitiba, teve suas atividades intensificadas ao longo dos anos.

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

21. Dessa maneira, através do Edital de Concorrência 009/94-APPA, abriu-se a oportunidade de criação de uma instalação portuária em área *greenfield* no Município de Antonina, cujo PPF sagrou-se vencedor, na oportunidade.

22. Para estruturar o empreendimento, o atual arrendatário (PPF) realizou investimentos ao longo da vigência contratual, nos termos editalícios, abrangendo a construção do cais e acostamento, obras de aterro, dragagem de escavação e aprofundamento do canal de acesso e bacia de evolução, além de diversas benfeitorias necessárias para início das atividades de operação portuária.

23. A seguir, apresenta-se registro fotográfico da evolução do terminal ao longo dos anos:



Evolução do PPF – 2000/2018

24. Atualmente, o PPF constituiu o único terminal portuário em operação no Município de Antonina para atendimento da demanda, haja vista que o cais público Barão do Teffé se tornou inativo já há alguns anos.

25. Além de importante elo logístico para a Cadeia Produtiva do Estado do Paraná, o PPF tem papel determinante para o Município de Antonina e para os Municípios, tanto no aspecto financeiro, na cadeia produtiva e na responsabilidade social na região de sua hinterlândia:



Impactos do PPF ao Município de Antonina

26. Importante ressaltar que o caráter social do arrendamento em Antonina, deixa claro sua importância, eis que representa atualmente aproximadamente 67% do total de arrecadação de tributos do município de Antonina, o que destaca a importância e o escopo social, de relevante interesse público, das atividades atinentes ao arrendamento para o município.

DA JUSTIFICATIVA E DOS BENEFÍCIOS ESPERADOS

27. A manutenção das condições de navegabilidade até o terminal arrendado do PPF, atualmente está alocado na matriz de risco da Appa. Entretanto, como já informado, tendo em vista o alto custo e a tarifa incondizente com a necessidade de equilíbrio, acordou-se com a arrendatária que seria deslocado para seu contrato.

28. Apesar do canal de acesso e bacia de evolução do Porto de Antonina ter contado com aprofundamento nos primeiros anos de vigência do Contrato de Arrendamento, a fim de permitir o início das operações e do acesso de embarcações com calado de até -10,0 m/DHN (31/01/2002), após esse primeiro período, sucederam vários anos sem qualquer intervenção estatal na dragagem de Antonina, ocasionando diversas reduções da profundidade do canal, sendo que, somente a partir de 2011, foram realizadas novas campanhas de dragagem pela

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

APPA, as quais, gradualmente permitiram a profundidade de -7,10 m/DHN em 06/06/2012 e -7,80 m/DHN em 18/06/2014.

29. Em 05/08/2015 foi aprovada a profundidade de -9,0 m/DHN através da Ordem de Serviço Appa nº 153/2015 e Ofício nº 621/CPFR-MB da Capitania dos Portos do Paraná, sem novas alterações.

30. Porém, sem novas campanhas de dragagem e com o constante assoreamento no local, a situação culminou com nova restrição operacional do canal de acesso ao PPF para -7,50 m, através da Portaria 069/2018-Appa, de 09/03/2018.

31. As circunstâncias operacionais do canal de acesso marítimo de Antonina já foram objeto de inúmeras discussões entre PPF e Appa, resultando, inclusive, no ajuizamento de ação judicial e administrativas perante a Antaq, por exemplo.

32. Entretanto, registra-se que, para qualquer intenção que se tenha de celebrar novo termo aditivo, após aprovação pelo TCU, é condição “*sine qua non*” que a arrendatária desista de qualquer ação que possua em detrimento da App, seja ela judicial ou administrativa, devendo comprovar nos autos do reequilíbrio em questão.

33. De tal modo, a incerteza do calado máximo operacional há tempos afeta diretamente a produtividade do terminal, principalmente se considerado que, após 20 anos do contrato, demanda por navios maiores e com maiores calados não foi acompanhada pelo canal de acesso de Antonina.

34. Em razão disso, seguindo as diretrizes definidas pela própria União (NOTA TÉCNICA Nº 63/2019/CGGC I/DGCO-SNPTA/SNPTA), ou seja, que determinou que a APPA deveria solucionar a questão da dragagem no Porto de Antonina, por meio da Portaria Appa nº 090-21, de 06/05/2021, a Appa aprovou, em caráter preliminar, a alteração da matriz econômico-financeira do contrato, através da desoneração do Poder Público com relação às obras de dragagem, “passando

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

essa responsabilidade à gestão da arrendatária, em caso de aprovação do EVTEA pela ANTAQ, a partir de 2029”.

35. Importante destacar que, no ano de 2018, a Appa realizou licitação para contratação de serviços de dragagem por 05 (cinco) anos para todas as áreas de responsabilidade da Administração do Porto, culminando no Contrato nº 097-18-Appa.

36. Posteriormente, foi celebrado contrato por 02 (dois) anos apenas em junho de 2024 (Contrato nº 034-202). Ou seja, para o presente Estudo foram consideradas as premissas já estabelecidas e em execução pela própria Appa com base nas diretrizes que nortearam o Contrato nº 097-2018, as quais foram devidamente validadas pela ANTAQ.

37. A tabela a seguir apresenta o custo anual da dragagem para as áreas denominadas Delta 1 e Delta 2 (até o Porto de Antonina), conforme o contrato nº 097-2018, com data-base de março de 2020.

Draga de Médio Porte - Dados Anuais						
Data base:		jul-18				
Item	Descrição	unid.	Quantidade	Val. Unitário (com BDI)	Val. Total (com BDI)	%
MOBILIZAÇÃO						
1	Draga Hopper Médio Porte	unid	1,0	R\$ 2.622.709,39	R\$ 2.622.709,39	5,12%
DRAGAGEM E DESPEJO						
2	Draga Hopper Médio Porte					
2.1	Dragagem	m³	2.050.000,0	R\$ 2,82	R\$ 5.781.000,00	11,29%
2.2	Transporte até o despejo	m³.MN	62.862.500,0	R\$ 0,64	R\$ 40.232.000,00	78,56%
DESMOBILIZAÇÃO						
3	Draga Hopper Médio Porte	Unid	1,0	R\$ 2.577.601,37	R\$ 2.577.601,37	5,03%
TOTAL com BDI					R\$ 51.213.310,76	100,00%
Custo Total Atualizado – 07/18-03/2020 – 1,1135751					R\$ 57.029.862,53	

38. Em atendimento à mencionada Portaria Appa, foi avaliada a possibilidade de desoneração do Poder Público com relação à obrigação de

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

realização da dragagem. Desse modo, a partir de 2029, foi considerado no fluxo de caixa do EVTEA um investimento em dragagem num montante anual de R\$57.029.862,53, baseado no contrato atualmente firmado pela Appa, caracterizando-se, assim, como fator de desequilíbrio em favor da arrendatária.

39. Em razão da alteração da matriz de risco da dragagem, nos termos da Nota Técnica nº 007/2022/GARR/Appa de 22.09.2022 no processo administrativo sobre o tema, já se mensurava que a APPA teria que desembolsar até o ano de 2037, no mínimo, R\$ 768.199.661,40 para as dragagens das áreas Delta 1 e Delta 2.

40. Assim, considerando o investimento deslocado da matriz de risco do Poder Público para o PPF pela alteração contratual, a desoneração estimada do poder público ultrapassaria mais de R\$ 456.214,89 (quatrocentos e cinquenta e seis milhões, duzentos e quatorze mil e oitenta e nova centavos), considerando somente o período de 2029 até 2037 e data base de março de 2020.

41. É de conhecimento geral a onerosidade para a Portos do Paraná para realização de campanhas de dragagem e manutenção das condições de navegabilidade, principalmente considerando as diretrizes da União de efetuar a concessão do Canal de Paranaguá sem o Canal de Antonina, o que tornará, evidentemente, ainda mais custosa eventual licitação tendo como objeto apenas a dragagem em Antonina.

42. De outro vértice, os trechos Delta 1 e Delta dois, quando incluídos na concessão de Paranaguá, torna, aos olhos do mercado, negócio pouco atrativo.

DO DETALHAMENTO DA PROPOSTA

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br / LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana



PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

43. Em atendimento à Portaria Appa nº 090-21, de 06/05/2021, que aprovou, em caráter preliminar a possibilidade de alteração da matriz de risco relacionada a obrigação de dragagem do canal de acesso à Antonina, previsto no contrato de arrendamento, apresentam-se os resultados abaixo consignados.

44. Nesse sentido, considerando a data de aprovação preliminar pela Appa, foi considerado o ano de 2029 para concretizar a alteração da matriz de risco da dragagem do contrato, passando a referida obrigação para o PPF.

45. Tal ano se justificou em razão do vencimento da licença de operação da Appa que se dará em dezembro de 2028, bem como as tratativas e procedimentos legais já iniciados pela Appa para nova concessão do canal de acesso ao Porto de Paranaguá, cujo processo excluiu as áreas Delta 1 e Delta 2 dos estudos realizados.

DAS PREMISSAS DA ANÁLISE ECONÔMICO-FINANCEIRA

A análise econômico-financeira considerou as seguintes premissas:

- Atual arrendatário assumindo a matriz de risco pela gestão da dragagem do canal de acesso a Antonina, trechos Delta 1 e Delta 2, a partir de 2029;
- Extensão do prazo do Contrato atualmente até 30 de dezembro de 2067, como alternativa de reequilíbrio contratual;
- Retirada da outorga variável, como alternativa de reequilíbrio contratual;

Pontos de influência direta no processo em análise:

- Processo de concessão do canal do Porto de Paranaguá que não incluiu o Canal do Porto de Antonina (Deltas 1 e 2), em razão de que a modelagem da concessão do Poder Concedente prevê que o arrendatário do Porto de Antonina assumirá a dragagem a partir de 2029;

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

- A alteração da matriz de risco da dragagem, resulta em um benefício econômico à Appa de aproximadamente R\$ 456.214,89 (quatrocentos e cinquenta e seis milhões, duzentos e quatorze mil e oitenta e nova centavos), considerando somente o período de 2029 até 2037 e data base de março de 2020;
- Existência de demandas administrativas e judiciais, nas quais o atual arrendatário cobra indenização da Appa em razão da ausência de dragagem no Canal de Antonina (Delta 1 e Delta 2), que deverão ser extintas (desistência processual), para celebração de novo termo aditivo;
- A assunção pelo PPF acaba por resolver os históricos problemas envolvendo as restrições de navegação dos trechos em epígrafe e a arrendatária poderia gerenciá-lo conforme a demanda e a realidade de suas operações, que, em caso de não atendimento/cumprimento por parte do arrendatário, somente prejudicaria o terminal e não o Porto de Paranaguá;
- O interesse público na manutenção da operacionalidade do PPF, além de preservado, é fundamental tanto para o Município de Antonina quanto para esta Administração, gerando, além de receitas para o erário Público, a contribuição para a economia regional, estadual e nacional, inúmeros empregos e arrecadação de impostos ao Município.

DA CONCLUSÃO

46. A Portaria nº 530-MINFRA/2019, em seu art. 82, estabelece que a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro de contrato de arrendamento portuário poderá se dar, de forma isolada ou combinada, pelos seguintes meios:

- aumento ou redução de obrigações financeiras previstas no contrato de arrendamento;
- modificação das obrigações contratuais do arrendatário;
- extensão ou redução do prazo de vigência do contrato de arrendamento; ou

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br / LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana



PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

- pagamento de indenização.

47. Como forma de equilibrar o Contrato em razão da desoneração do Poder Público com a realização da dragagem, foi apresentado no EVTEA a adoção de dois meios de reequilíbrio, quais sejam: retirada da outorga variável e extensão do prazo de arrendamento.

48. Foram realizadas simulações de fluxo de caixa considerando especificamente a alteração da matriz de risco das obras de dragagem, pelo qual constatou-se que a retirada da outorga variável impacta no VPL considerado, reduzindo o desequilíbrio contratual, fato de competência da Antaq.

49. Ademais, a extensão do prazo contratual por mais 30 anos, na forma do artigo 19, do Decreto 8.033/2013, é proposta em razão da alteração da matriz de risco solicitada pela Appa, mediante a Portaria Appa nº 090/21, de 06/05/2021, hipótese que se enquadra aos requisitos necessários para a sua adoção, veja:

- Superveniência de motivo justificador da alteração contratual – há mutabilidade do contrato através de fato posterior e imprevisível (não prevista na matriz de risco do particular) à época da contratação alocado como risco do poder concedente, consubstanciado pela responsabilidade de realização de dragagem;
- Necessidade de adoção de mecanismos para a recomposição do desequilíbrio, considerando o VPL negativo, de acordo com o que foi demonstrado no primeiro estudo apresentado aprovado pela Antaq; e
- Inviabilidade de utilização de outros métodos de reequilíbrio (incremento do valor da tarifa; diminuição dos investimentos do arrendatário; diminuição dos encargos financeiros do arrendatário; indenização do particular).
- Vantajosidade frente a uma nova licitação.

50. Os resultados observados/alcançados pressupõem a mitigação do desequilíbrio contratual causado pela desoneração do Poder Público com relação a obrigação de manutenção da dragagem durante a vigência contratual, somada à

PRESIDÊNCIA/GERÊNCIA DE ARRENDAMENTOS

decisão do Poder Concedente de não inclusão do Canal de Antonina na concessão (Deltas 1 e 2), solucionando, desde já, o problema na indefinição da questão da dragagem no Porto de Antonina, principalmente em razão dos problemas históricos de redução de calado e seu impacto negativo às operações.

51. Através do Ofício nº 487/2025-APPA, a Autoridade Portuária submeteu à apreciação da Antaq para que manifestasse, se assim entendesse, pela anuência de abertura de consulta pública, com o objetivo de colher interesse/observações acerca da possibilidade de extensão do prazo do Contrato de Arrendamento nº 003/1995-APPA, após 30/12/2037, em decorrência à assunção dos serviços de dragagem no canal de acesso ao Porto de Antonina (áreas Delta), a partir do ano de 2029, que atualmente se encontra no rol das obrigações do Poder Público.

52. Em resposta, a Agência Reguladora, através do Ofício nº 42/2025/SOG/ANTAQ, não vislumbrou óbices à abertura de consulta pública e disponibilização do Acórdão nº 324/2025 – TCU, bem como de sumário executivo da proposição discutida entre Autoridade Portuária, PPF e Antaq.

53. Diante do exposto, sugere-se ao Sr. Presidente, nos termos do Acórdão nº 324/205 - TCU, abertura de consulta pública (minuta de aviso anexa), a ser disponibilizada no sítio eletrônico da Autoridade Portuária, durante o período de 30 (trinta) dias, assegurando a devida publicidade, para colher interesse/observações que possam subsidiar a tomada de decisão da Appa e Antaq.

54. Por fim, posteriormente, sugere-se a remessa do resultado da consulta pública à Antaq e TCU para suas deliberações, dentro de suas competências.

Em, 15 de julho de 2025.

Rossano Reolon
Gerente de Arrendamentos

Avenida Ayrton Senna da Silva, 161 | D. Pedro II | Paranaguá/PR | CEP 83203-800 | 41 3420.1143

www.portosdoparana.pr.gov.br / LinkedIn: portosdoparana / Instagram: @portos_parana





ePROTOCOLO

Documento: **SumarioExecutivoPPF24.232.1987.pdf**.

Assinatura Avançada realizada por: **Rossano Reolon (XXX.262.700-XX)** em 15/07/2025 14:20 Local: APPA/GARR.

Inserido ao protocolo **24.232.198-7** por: **Fernando Russo** em: 15/07/2025 14:19.



Documento assinado nos termos do Art. 38 do Decreto Estadual nº 7304/2021.

A autenticidade deste documento pode ser validada no endereço:
<https://www.eprotocolo.pr.gov.br/spiweb/validarDocumento> com o código:
c303b5210c79fb3f529328949c54cb58.