Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Gerência Regional de Florianópolis - GREFL/SFC

RELATÓRIO TÉCNICO N° 36/2026/GREFL/SFC

Assunto: Acompanhamento da dragagem de manutenção do Porto de Itajaí/SC. Providências da GREFL-Sul. Insuficiência dos instrumentos ordinários de fiscalização para assegurar a manutenção das profundidades de projeto.

INTRODUÇÃO

1. O presente relatório visa discorrer, resumidamente, sobre os principais fatos ocorridos ao longo da tramitação do processo nº 50300.011385/2023-29 e dos processos a ele relacionados, bem como sobre as diligências realizadas pela GREFL-Sul — coercitivas e não coercitivas — levadas a efeito com o objetivo de contribuir para evitar a interrupção da execução do serviço de dragagem e da manutenção da profundidade de projeto no Porto Organizado de Itajaí/SC, e demonstrar que, no escopo da competência de fiscalização desta Gerência Regional, as sucessivas sanções aplicadas em desfavor da Autoridade Portuária não estão sendo suficientes para regularizar a manutenção dos parâmetros sob responsabilidade da administração do Porto de Itajaí.

2. O referido processo foi instaurado no ano de 2023 com o objetivo de apurar a situação da prestação dos serviços de dragagem no Porto de Itajaí e seus desdobramentos como, por exemplo, o cumprimento dos contratos de dragagem, renovação desses contratos, novas licitações para contratação do serviço de dragagem, além de monitorar a obrigação da Autoridade Portuária de manter a profundidade de projeto no Porto Organizado de Itajaí, nos termos da Ordem de Serviço de Fiscalização nº 99/2023/GREFL/SFC (SEI nº 1976991). Tudo isso com o intuito de evitar a interrupção na execução das dragagens de manutenção no Porto de Itajaí e alcançar a manutenção dos parâmetros de profundidade.

3. Em face dos achados e conclusão da fiscalização, os presentes autos prosseguiram tramitando com o novo objetivo de realizar o acompanhamento da prestação dos serviços de dragagem no Porto de Itajaí, conforme será apontado com mais detalhes durante o desenvolvimento deste Relatório.

DESENVOLVIMENTO

I - Origem do acompanhamento e primeira atuação sancionatória (2023)

4. O assunto da dragagem de manutenção no Porto de Itajaí vem sendo acompanhado pela Gerência Regional de Florianópolis (GREFL-Sul) de forma permanente desde julho/2023, conforme mencionado na introdução deste Relatório, no âmbito deste processo nº 50300.011385/2023-29.

5. Originalmente, pretendeu-se cumprir com o determinado no Despacho DG - SEI 1972016, exarado nos autos do processo nº 50300.011057/2023-22, no qual foi feita uma análise dos acontecimentos que levaram à paralisação da movimentação de contêineres no Porto de Itajaí, impulsionada pelo fim do contrato de arrendamento com a APM Terminals Itajaí S.A, quando a Diretoria-Geral desta Agência também entendeu que deveria haver a antecipação de providências para a realização de apuração do status do contrato de dragagem do Porto de Itajaí vigente até então (Contrato 025/18 entre Superintendência do Porto de Itajaí e Van Oord - SEI 1990186), considerando o seu iminente término e eventuais impactos para as operações portuárias do Complexo Portuário do Itajaí como um todo e para a receita tarifária da Superintendência do Porto de Itajaí. Para tanto, a Diretoria-Geral determinou à SFC que realizasse procedimento de fiscalização com o intuito de avaliar a situação do contrato de dragagem vigente na época, no que se refere aos aspectos jurídicos e ao desempenho alcançado pela contratada em relação à manutenção das profundidades da infraestrutura aquaviária homologadas pela Marinha, bem como apurar as medidas adotadas pela Administração Portuária voltadas à celebração de novo contrato de dragagem e assim evitar interrupção na execução das dragagens de manutenção.

6. Portanto, nesse contexto, foi realizada a referida fiscalização extraordinária, sendo constatadas perdas de profundidade no Porto Organizado de Itajaí em diversos períodos nos anos de 2022 e 2023, materializando-se: a infração do art. 34, XXIV, da Resolução-ANTAQ nº 75/2022, conforme razões apontadas no respectivo Relatório de Fiscalização Portuária - FIPO nº 22/2023/PA-ITJ/GREFL/SFC (SEI 2080613), resultando na lavratura do Auto de Infração nº 06269-3 (SEI 2080567), no processo sancionador específico nº 50300.019260/2023-47; a expedição da Notificação de Correção de Irregularidade nº 1246/2023 (SEI 2080517 – processo nº 50300.019261/2023-91), referente ao art. 34, XXIII, "d", da mesma Resolução (estabelecimento e divulgação do calado máximo de operação); e o Acórdão n° 667-2023-ANTAQ (SEI 2101166 - expedido no processo 50300.011385/2023-29), que determinou diversas providências à autoridade portuária no sentido de manter a regularidade da profundidade no porto organizado.

7. Entre as determinações do Acórdão nº 667-2023-ANTAQ, destacam-se: (i) adotar, em regime de prioridade, as providências para garantir a continuidade dos serviços de dragagem de manutenção (item 5.1.1); (ii) fazer constar em futuros contratos a natureza continuada dos serviços e a necessidade de presença da draga em tempo hábil no local (item 5.1.2); (iii) restabelecer, em 72 horas, os parâmetros de profundidade (item 5.1.4); e (iv) encaminhar à ANTAQ as providências tomadas e os futuros contratos de dragagem (item 5.1.5). Entende-se que tais determinações, por se referirem à função de autoridade portuária do Porto de Itajaí, devem servir de parâmetro de verificação também para as entidades que sucederam a SPI na administração do porto.

8. No mesmo processo nº 50300.011385/2023-29, o Diretor-Relator requereu à Superintendência de Fiscalização o acompanhamento das tratativas visando à publicação de futuro edital e conseguinte celebração de novo contrato de prestação do serviço de dragagem de manutenção no Porto de Itajaí, entendido como serviço de natureza continuada nesse Porto (Voto do Relator - D3 SEI 2100955).

II – Providências não coercitivas e acompanhamento financeiro (2024–2025)

9. Em 2024, diante do inadimplemento da Superintendência do Porto de Itajaí (SPI) perante a contratada, com risco concreto de interrupção dos serviços, foi expedida a Ordem de Serviço de Fiscalização nº 292/2024/GREFL/SFC (SEI 2277262), em atenção ao Despacho AST-D3 (SEI 2271670), para acompanhar a execução financeira do contrato de dragagem por meio de Plano de Trabalho, com reportes mensais ao Diretor-Relator. Nesse âmbito, a GREFL-Sul promoveu reuniões com a SPI, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), a Portonave e a Van Oord (Atas de Reunião SEI 2291604 e 2302178), nas quais a contratada relatou valores não quitados de cerca de R$ 28 milhões referentes ao 3º Termo Aditivo e alertou para a possibilidade de interrupção do serviço.

10. Essa interlocução contribuiu para a celebração, em novembro de 2024, do Termo Aditivo nº 029/2024 (SEI 2395008), que prorrogou a execução dos serviços até 15/02/2026, e do Acordo de Antecipação de Tarifas com a Portonave (SEI 2395009 e 2417402), da ordem de R$ 28,8 milhões, aprovado pela ANTAQ (Deliberação-DG nº 87/2024, referendada pelo Acórdão nº 640-2024-ANTAQ). A própria SPI registrou que o ajuste resultou de negociações "com o apoio de servidores da ANTAQ da Regional Santa Catarina" (Ofício nº 445/2024/SURIN – SEI 2395007). A ação foi encerrada pela Ordem de Serviço de Fiscalização nº 363/2024/GREFL/SFC (SEI 2397615).

11. Quanto ao período de 2023 e 2024, importante registrar que naquela época o fluxo de caixa da autoridade portuária estava excepcionalmente baixo em razão da baixa movimentação de carga causada pela saída da arrendatária APM Terminals S.A. da exploração do terminal de contêineres, que causou perda de receita portuária desse arrendamento e dos navios que nele atracavam. À partir do ano de 2025 foi superada a questão do fluxo de caixa, tanto pela sucessão da autoridade portuária, quanto pelo fato de a JBS Terminals Itajaí ter assumido a operação do Terminal de Contêineres e a consequente retomada pela autoridade portuária da sua arrecadação plena.

12. Em 2025, com a transferência da administração do porto à Autoridade Portuária de Santos (APS), por meio do Convênio de Descentralização nº 002/2024 (SEI 2445258), o acompanhamento prosseguiu (Ofícios nº 87/2025 e 101/2025 – SEI 2512560 e 2515783). A SPI informou que seu fluxo de caixa de 2024 se manteve positivo "pelo fato de não honrar com os compromissos junto a empresa contratada para realização dos serviços de dragagem" (SEI 2568554) e que a APS quitou, em 07/04/2025, R$ 38,4 milhões em atraso (Ofício nº 091/2025/SURIN – SEI 2568550). No período, com contrato vigente e pagamentos regularizados, as homologações de MPO de fevereiro, abril e julho de 2025 atenderam às profundidades de projeto (Quadro 1).

13. Em 10/10/2025, mais de quatro meses antes do término do contrato, a GREFL-Sul oficiou a APS (Ofício nº 50/2025/PA-ITJ/GREFL/SFC/ANTAQ – SEI 2706319) solicitando informações sobre as providências para evitar a solução de continuidade dos serviços. Em resposta, a APS informou que o Termo de Referência da nova contratação ainda se encontrava "em revisão final" (SEI 2724048).

III - Sucessão de administradores do porto

14. Em pouco mais de um ano, a administração do Porto Organizado de Itajaí foi exercida por três entidades distintas: a SPI, até 2024, por força do Convênio de Delegação nº 008/1997; a APS, a partir de 02/01/2025 (Convênio de Descentralização nº 002/2024); e a Companhia das Docas do Estado da Bahia – CODEBA, a partir de 03/01/2026 (Convênio de Descentralização nº 01/2025), conforme registrado nas próprias tarifas do porto e no Ofício nº 95/2026/GPR-CODEBA/DPR-CODEBA (SEI 2876366). Ainda sob a gestão da CODEBA, a interlocução com a Autoridade Marítima e parte das respostas à ANTAQ continuam a cargo da SPI (a exemplo dos Ofícios nº 160, 168 e 174/2026/SURIN), o que dificulta a identificação do responsável pela gestão cotidiana da dragagem.

15. Essas transições coincidiram com períodos de descontinuidade do serviço e de perda de profundidade (Quadro 1) e repercutem na eficácia das sanções: no PAS nº 50300.013066/2026-09, a CODEBA beneficiou-se da atenuante de primariedade, sem agravante de reincidência, apesar do histórico de infrações idênticas no mesmo porto desde 2023.

IV - Transição contratual de 2026 e nova perda de profundidade

16. O Contrato 025/18 (SEI 1990186), prorrogado pelo Termo Aditivo n. 3 (nº 038/23 – SEI 2171902) e pelo Termo Aditivo n. 4 (nº 029/2024 – SEI 2395008), celebrado com a empresa Van Oord Serviços de Operações Marítimas Ltda., teve a execução dos serviços encerrada em 15/02/2026 e a vigência encerrada em 25/02/2026. A própria CODEBA reconheceu que os elementos técnicos da nova licitação somente foram disponibilizados em

22/12/2025 e que o Pregão Eletrônico nº 90001/2026 apenas foi publicado em 19/01/2026, o que, em suas palavras, "evidencia a impossibilidade de celebração de novo contrato até o término da vigência contratual em 15/02/2026" (SEI 2876366).

17. Posteriormente, foi celebrado o Contrato nº 028/2026 (SEI 2913936) entre a CODEBA e a Van Oord, tendo por objeto a dragagem de manutenção do Canal de Acesso Aquaviário ao Porto de Itajaí, incluindo Canal Interno, Canal Externo, berços de atracação e bacias de evolução, com prazo de execução de 12 meses, e emitida a Ordem de Serviço nº 25/2026 em 01/04/2026 (SEI 2913938).

18. Desse modo, o complexo portuário permaneceu cerca de 45 dias sem execução de dragagem de manutenção (de 15/02 a 01/04/2026) e 34 dias sem contrato vigente (de 26/02 a 31/03/2026). Nesse intervalo, a homologação de MPO expirou em 22/03/2026 (Ofício nº 724/2025/DelItajaí-MB) e nova homologação somente ocorreu em 01/05/2026, permanecendo o porto 40 dias sem MPO validada pela Autoridade Marítima. Em razão do atraso no encaminhamento de novo levantamento batimétrico, a Autoridade Marítima estabeleceu, em 29/04/2026, Folga Abaixo da Quilha (FAQ) adicional de 0,30 m em todos os setores (Ofício nº 0330/2026/DelItajaí-MB – SEI 2897778).

19. Em 06/05/2026 restou materializada novamente a infração do art. 34, XXIV, da Resolução-ANTAQ n° 75/2022, conforme o Relatório de Fiscalização Portuária – FIPO nº 16/2026/GREFL/SFC (SEI 2897860), resultando na lavratura do Auto de Infração n° 07486-1 (SEI 2898536), nos autos do Processo de Auto de Infração de Ofício n° 50300.013066/2026-09, com base na homologação da Menor Profundidade Observada (MPO) pela Autoridade Marítima, formalizada pelo Ofício n. 0343/2026/DelItajaí-MB de 01/05/2026 (SEI 2898330 ou 2897898). Nesse ofício, a Autoridade Marítima registrou que o levantamento apresentado "ainda que de forma extemporânea, confirmou integralmente a adequação" da FAQ anteriormente imposta, sendo o assoreamento do canal interno o fator limitante do calado máximo do complexo. A profundidade só foi restabelecida em 22/06/2026, conforme consta dos Ofícios 0474/2026 e 506/2026 da Delegacia da Capitania dos Portos em Itajaí (SEI 3021532 - doc. SEQ 015 e SEQ 019), homologação com validade até 10/09/2026.

20. Nesta data, o PAS nº 50300.013066/2026-09 encontra-se apto para julgamento em primeira instância.

V - Agravamento no segundo semestre de 2026

21. Posteriormente, a Autoridade Marítima impôs duas novas FAQ adicionais: a primeira, de 0,30 m, em 20/07/2026, para o canal interno e as bacias de evolução, por meio do Ofício n° 0550/2026 (SEI 3021532 - doc. SEQ 020), por sugestão da praticagem diante das condições ambientais; e a segunda, de 0,50 m, em 11/08/2026, por meio do Ofício n. 0595/2026 (SEI 3021532 - doc. SEQ 028 e SEI 2996025), totalizando 0,80 m.

22. Diante desses fatos, expediu-se o Ofício nº 146/2026/GREFL/SFC/ANTAQ (SEI 3002427) ao Delegado da Delegacia da Capitania dos Portos em Itajaí, visando esclarecer a motivação das medidas de restrição à navegação no Porto de Itajaí. A Autoridade Marítima respondeu através do Ofício nº 0639/2026/DelItajaí/MB (SEI 3021495), relatando a preocupação da praticagem e informando que a dragagem com draga do tipo Hopper, iniciada em 14/08/2026, foi interrompida em 18/08/2026 devido à grande quantidade de material em suspensão, com previsão de retorno do equipamento em 01/09/2026; juntou, ainda, diversos documentos em anexo (SEI 3021532)

23. Na sequência, considerando que a última MPO homologada teria o seu prazo de validade expirado em 10/09/2026, foi enviado o Ofício nº 160/2026/GREFL/SFC/ANTAQ (SEI 3024969) para a CODEBA, em 14/09/2026, alertando que a MPO divulgada no sítio do Porto de Itajaí estava vencida (SEI 3025003) e solicitando informações sobre as providências para a divulgação de nova MPO válida. Em 02/10/2026, a CODEBA protocolou a sua resposta (SEI 3044383) e anexou o Ofício 0699/2026/DelItajaí-MB de 22/09/2026 (SEI 3044387), válido até 10/12/2026, no qual se constataram defasagens de 0,4 m a 1,3 m em relação à profundidade de projeto (Quadro 1), tendo a própria Autoridade Marítima consignado que "os valores ainda permanecem aquém daqueles previstos em projeto". Lavrou-se, então, o Auto de Infração 07684-8 (SEI 3058208), com base no FIPO nº 36/2026/GREFL/SFC (SEI 3057990), nos autos do processo n. 50300.020865/2026-23.

24. Na sequência, considerando que a última MPO homologada teria o seu prazo de validade expirado em 10/09/2026, foi enviado o Ofício nº 160/2026/GREFL/SFC/ANTAQ (SEI 3024969) para a CODEBA - Autoridade Portuária do Porto de Itajaí, em 14/09/2026, solicitando informações sobre as providências para a divulgação de nova MPO válida, . Em 02/10/2026, a CODEBA protocolou a sua resposta (SEI 3044383) e anexou o Ofício 0699/2026/DelItajaí-MB de 22/09/2026 (SEI 3044387), onde se constatou novamente a defasagem da profundidade nas áreas sob responsabilidade da autoridade portuária do Porto de Itajai em comparação à profundidade de projeto estabelecida para esse porto organizado e lavrou-se o Auto de Infração 07684-8 (SEI 3058208) nos autos do processo n. 50300.020865/2026-23.

Quadro 1 - Menores Profundidades Observadas homologadas pela Autoridade Marítima

Instrumento (data)	Validade	C. Ext.	C. Int.	BE 1	BE 2	B1	B2	B3	B4	BP	Situação
Projeto (referência)	—	14,0	13,5	13,5	13,5	13,5	13,5	13,5	13,5		Parâmetro
Of. 36/2025 (rec. 17/01/2025 - SEI 2876368)	05/03/2025	13,9	13,2	12,9	13,5	13,0	13,3	13,5	13,2	13,0	Abaixo – transição SPI→APS
Of. 138/2025 (28/02/2025 - SEI 2568552)	18/05/2025	14,0	13,6	13,6	13,6	13,8	13,7	13,7	13,7	13,5	Atende
Of. 278/2025 (30/04/2025 - SEI 2568553)	03/07/2025	14,0	13,5	13,5	13,5	13,5	13,5	13,5	13,5	13,5	Atende
Of. 449/2025 (rec. 28/07/2025 - SEI 2876368)	11/10/2025	14,0	13,5	13,5	13,5	13,5	13,5	13,5	13,5	13,5	Atende
Of. 685/2025 (rec. 01/12/2025 - SEI 2876368)	25/02/2026	13,8	13,1	13,1	13,3	13,2	13,2	13,1	13,1	13,1	Abaixo – transição APS→CODEBA
Of. 724/2025 (31/12/2025 - SEI 2868376)	22/03/2026	14,0	13,5	13,5	13,5	13,5	13,5	13,5	13,5	13,5	Atende

Instrumento (data)	Validade	C. Ext.	C. Int.	BE 1	BE 2	B1	B2	B3	B4	BP	Situação
22/03 a 01/05/2026 – sem MPO válida (40 dias); FAQ adicional de 0,30 m em 29/04/2026 (Of. 330/2026)											
Of. 343/2026 (01/05/2026 - SEI 2898330)	13/07/2026	14,1	13,1	13,2	13,5	13,5	13,1	12,7	12,7	12,7	Abaixo – AI 07486-1
Of. 506/2026 (rec. 06/07/2026 - SEI 3021532)	10/09/2026	14,0	13,6	13,6	13,5	13,8	13,8	13,7	13,8	13,5	Atende; FAQ +0,30 m (20/07) e +0,50 m (11/08)
10/09 a 22/09/2026 – sem MPO válida (12 dias)											
Of. 699/2026 (22/09/2026 - SEI 3044387)	10/12/2026	13,4	13,1	12,8	13,5	12,6	12,8	12,9	12,2	12,6	Abaixo – AI 07684-8

C. Ext./C. Int. = canal externo/interno; BE = bacia de evolução; B1 a B4 = berços do Porto de Itajaí; e BP = Berços Portonave

VI - Impactos aos usuários e demandas do setor

25. Outrossim, registra-se que a ANTAQ vem sendo reiteradamente demandada no assunto por entidades do setor desde 2023 (Carta Conjunta ABAC, CENTRONAVE e ATP – SEI 1996748; Petição Conjunta – SEI 2153854; Ofícios da FIESC – SEI 2319089 e 2320904) e, mais recentemente, pelo CENTRONAVE, que encaminhou diversos expedientes solicitando providências e, inclusive, requerendo abatimento proporcional da Tabela I (Processos n. 50300.006447/2026-23; 50300.013372/2026-37; 50300.019152/2026-17; 50300.019151/2026-72; e 50300.017815/2026-69). Em contraste, a CODEBA informou não haver registro de reclamação de usuários nos últimos 12 meses (SEI 2876366 e 2876369), embora as cartas do CENTRONAVE de 21/11/2025, 26/02/2026 e 31/03/2026 aparentam terem sido dirigidas à própria Superintendência do Porto de Itajaí.

26. Os autos registram impactos operacionais concretos, por exemplo:

a) a Portonave relatou manobras condicionadas à maré após 15/02/2026, com calado máximo operacional de 12,17 m na maré zero, atrasos de 2h21min e 2h52min em desatracações (19 e 22/02/2026) e perda estimada de cerca de 1.000 toneladas de capacidade (cerca de 40 contêineres) por escala a cada 10 cm de redução de profundidade (SEI 2868374 e 2868375);

b) o CENTRONAVE informou que, com a FAQ de 0,80 m, o navio MSC Pamela teve o calado de saída limitado a 12,50 m, quando necessitava de 12,70 m, com retirada de aproximadamente 2.400 toneladas de carga refrigerada de exportação (SEI 2996022);

c) a mesma entidade estimou que eventual FAQ total de 1,30 m implicaria cerca de 15.600 toneladas de carga não embarcada por escala de um navio de 300 m de comprimento, equivalentes a aproximadamente 488 contêineres de 40 pés refrigerados (SEI 3018045).

27. Quanto ao abatimento tarifário determinado pelo Acórdão nº 710-2023-ANTAQ, a Gerência de Regulação Portuária confirmou que a regra está incorporada aos itens 5.1 a 5.3 das Normas de Aplicação da Tabela I da tarifa vigente (Despachos GRP SEI 3011251 e 3028105). A Autoridade Portuária, porém, informou não ter recebido nenhum pedido de abatimento e sustentou que os calados praticados não atingiram o máximo divulgado (Ofício nº 168/2026/SURIN – SEI 2925319; Ofício nº 315/2026/GPR-CODEBA – SEI 3044383). Observa-se que o mecanismo, tal como redigido, depende de iniciativa e comprovação pelo armador e exclui expressamente as "restrições eventuais da autoridade marítima" (item 5.2), hipótese que pode ser invocada justamente nas situações de FAQ adicional decorrentes da falta de dragagem — o que reduz o seu efeito indutor sobre a conduta da Autoridade Portuária.

VII - Síntese: por que as sanções não têm produzido o resultado esperado

28. Em face do exposto, percebe-se que o problema envolvendo a dragagem no Porto de Itajaí não se resolve em definitivo desde, pelo menos, o ano de 2023. No âmbito das ações de fiscalização conduzidas pela GREFL-Sul, até este momento foram lavrados três autos de infração e expedida uma Notificação de Correção de Irregularidade, além das determinações do Acórdão nº 667-2023-ANTAQ; ainda assim, diante dos relatos dos armadores, do TUP Portonave, da Praticagem, da Autoridade marítima, a irregularidade persiste com frequência, a profundidade adequada não é restabelecida de forma estável e, somente em 2026, a Autoridade Marítima precisou impor FAQ adicional em três ocasiões.

29. A partir dos elementos dos autos, identificam-se os seguintes fatores que explicam a baixa efetividade das sanções:

a) **baixa expressão econômica da multa**: o teto do art. 34, XXIV, é de R$ 200.000,00, e a multa efetivamente aplicada em 2026 foi de R$ 28.000,00 — cerca de 0,6% de uma única medição mensal do contrato de dragagem (R$ 4.376.388,62) e cerca de 0,06% do valor do contrato emergencial (R$ 44.784.168,97);

b) **descontinuidade institucional**: a sucessão de administradores faz com que cada novo gestor seja tratado como primário, impedindo a progressividade da resposta sancionatória;

c) **o problema é solucionável**: em 2025, com contrato vigente e pagamentos regularizados, as homologações de 28/02, 30/04, 28/07 e 31/12/2025 atenderam às profundidades de projeto (Quadro 1). As perdas concentram-se nas transições de gestão e de contrato, o que indica falhas de planejamento e de continuidade, e não impossibilidade física ou de outra ordem.

CONCLUSÃO E ENCAMINHAMENTOS

30. Nesse contexto, embora a lavratura dos autos de infração constitua instrumento legítimo de exercício do poder de polícia administrativa, sua aplicação isolada demonstra-se insuficiente para alcançar a correção da irregularidade em questão. Cabe destacar que o objetivo primordial da fiscalização não se limita à identificação de infrações e à aplicação de sanções, mas consiste, sobretudo, em promover a adequação da conduta do regulado às normas aplicáveis e assegurar a efetiva regularização da situação constatada.

31. A persistência da irregularidade, mesmo após a adoção reiterada de medidas sancionatórias, suscita uma reflexão quanto ao possível esgotamento da capacidade de resposta dos instrumentos ordinários de fiscalização disponíveis. A reiteração das autuações, sem a correspondente correção da conduta, evidencia os limites da atuação fiscalizatória quando as sanções aplicadas não se mostram suficientes para induzir o cumprimento das obrigações regulatórias. Esse quadro dialoga com o art. 31 da Resolução ANTAQ nº 75/2022, que admite, em caráter excepcional, penalidades mais gravosas "quando os antecedentes do infrator, a natureza ou a gravidade da infração indicarem a ineficácia de outras penalidades para a correção das irregularidades". Nesse

cenário, a continuidade da adoção das mesmas medidas, sem uma mudança de estratégia, pode resultar na manutenção da situação irregular, sem que se alcance o resultado concreto que motivou a atuação da agência.

32. Diante desse quadro, entende-se necessário avaliar a adoção de medidas complementares, com foco na obtenção de resultados concretos e verificáveis, de modo a alcançar o restabelecimento e respectiva manutenção das profundidades contratadas, necessárias à segurança da navegação e à regularidade das operações portuárias do complexo. A continuidade da situação irregular, mesmo após a adoção reiterada de medidas sancionatórias, evidencia a necessidade de reavaliar a estratégia de atuação, buscando maior efetividade na indução do cumprimento das obrigações pela autoridade portuária.

33. Assim, sugere-se o encaminhamento dos autos à Superintendência de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais (SFC), para avaliação e, se for o caso, submissão à Diretoria Colegiada — instância que proferiu o Acórdão nº 667-2023-ANTAQ —, das seguintes medidas, não excludentes entre si:

a) verificar o cumprimento, pela atual Autoridade Portuária, das determinações dos itens 5.1.1, 5.1.2 e 5.1.5 do Acórdão nº 667-2023-ANTAQ, em especial quanto à cláusula de presença tempestiva da draga no Contrato nº 028/2026, avaliando eventual enquadramento no art. 33, XXXVII, "a", da Resolução ANTAQ nº 75/2022 (não cumprir determinações da ANTAQ – multa de até R$ 1.000.000,00), ouvida a Procuradoria Federal junto à ANTAQ quanto à extensão das determinações às sucessoras da SPI;

b) avaliar a instauração do procedimento previsto no art. 32-B da Resolução ANTAQ nº 75/2022 (incluído pela Resolução nº 127/2025), com fundamento na "degradação continuada das funções essenciais da autoridade portuária" (§ 1º, I), precedida de manifestação da Procuradoria quanto à sua aplicabilidade ao regime de convênio de descentralização, com vistas, entre outras, às medidas do art. 32-D, III (determinar a regularização da prestação do serviço em prazo estabelecido) e V (outras medidas para manter a adequação do serviço);

c) dar ciência formal ao Poder Concedente (MPor/Secretaria Nacional de Portos), signatário do Convênio de Descentralização nº 01/2025, do histórico relatado, para que avalie, no âmbito do convênio, medidas como a garantia de fonte de recursos para a dragagem contínua, o planejamento de contratações sucessivas sem lacunas e a definição clara do responsável pela gestão da dragagem (CODEBA/SPI);

d) exigir da Autoridade Portuária a apresentação de Plano de Ação de dragagem com metas verificáveis — MPO mínima por trecho, periodicidade mensal dos levantamentos hidrográficos e respectivo envio à Autoridade Marítima para homologação das Mínimas Profundidades Observadas, prazo máximo de mobilização de equipamento e plano de contingência para transições contratuais —, com reporte mensal à GREFL-Sul, articulado com o Plano de Dragagem semestral já exigido no âmbito das fiscalizações temáticas;

e) solicitar à Superintendência de Regulação (SRG) a avaliação da efetividade da regra de abatimento dos itens 5.1 a 5.3 das Normas de Aplicação da Tabela I, sobretudo quanto à exclusão das "restrições eventuais da autoridade marítima" e à possibilidade de gatilho objetivo vinculado à MPO homologada inferior à profundidade de projeto;

f) instar a Autoridade Portuária a promover, em articulação com a Autoridade Marítima, estudo densimétrico do canal e das bacias (fundo náutico), de modo que eventual critério alternativo de aferição seja validado pela autoridade competente, conferindo segurança técnica às futuras aferições e autuações;

g) avaliar a continuidade e eventual proposta de maior celeridade na concessão do canal de acesso do Porto de Itajaí.

Era o que tinha a relatar.

THIAGO EDUARDO DE MENEZES PINHEIRO

Assessor / Gerente Substituto da GREFL-Sul

Documento assinado eletronicamente por **Thiago Eduardo de Menezes Pinheiro**, **Agente Público**, em 30/10/2026, às 17:13, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 1º, art. 6º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.

Documento assinado eletronicamente por **Fabiana Szabluk**, **Agente Público**, em 30/10/2026, às 17:14, 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 **3068620** e o código CRC **8AF58754**.

Referência: Processo nº 50300.011385/2023-29 SEI nº 3068620