



INFRA S.A.
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO
GERÊNCIA DE ESTRUTURAÇÃO DE PROJETOS 1
COORDENAÇÃO DE ESTRUTURAÇÃO DE PROJETOS 1

NOTA TÉCNICA Nº 12/2025/COPAQ2-INFRASA/SUPAQ-INFRASA/DIPLAN-
INFRASA/DIREX-INFRASA/CONSAD-INFRASA/AG-INFRASA

Brasília, 28 de abril de 2025.

PROCESSO Nº 50840.102304/2021-20

**INTERESSADO: À SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES
AQUAVIÁRIOS? - SNPTA**

1. ASSUNTO

1.1. Elaboração de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental referentes à área portuária localizada dentro da poligonal do Porto Organizado de Santos, denominada área **TECON Santos 10 (rev.03)** no âmbito do planejamento setorial.

2. REFERÊNCIAS

- 2.1. Ofício nº 144/2019/SNPTA/SNPTA, de 22 de outubro 2019 (SEI 4901074).
- 2.2. Audiência Pública nº 06/2022-ANTAQ.
- 2.3. Ofício nº 451/2024/SNP-MPOR, de 11 de outubro de 2024 (SEI 9113494).
- 2.4. Audiência Pública nº 02/2025-ANTAQ

3. DESTINATÁRIO

- 3.1. Diretor de Planejamento da Infra S.A.; Secretaria Nacional de Portos.

4. INTRODUÇÃO

4.1. A presente Nota Técnica Conjunta tem por objetivo descrever o processo de análise e revisão do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental da área denominada **TECON Santos 10**, localizada dentro da poligonal do Porto Organizado de Santos, destinada à movimentação e armazenagem de carga containerizada e carga geral.

4.2. A então Empresa de Planejamento e Logística S/A - EPL, atual INFRA S.A., foi instada por meio do Ofício nº 144/2019/SNPTA/SNPTA, de 22 de outubro de 2019, a realizar a preparação do estudo do terminal portuário **STS10**.

4.3. Em sequência, o EVTEA da área em questão e os documentos jurídicos (Edital e Minuta de Contrato) elaborados pela Agência Reguladora foram disponibilizados em Audiência Pública nº 06/2022-ANTAQ, que teve por objetivo obter subsídios da sociedade para aprimoramento dos referidos documentos técnicos e jurídicos.

4.4. Finalizada a Audiência Pública, diversas contribuições foram acatadas pela ANTAQ, impondo alterações necessárias no EVTEA e nos documentos jurídicos (Edital e Minuta de Contrato) do projeto. Essas alterações geraram a versão denominada “**rev.01**”, que seguem registradas na Nota Técnica nº 26/2022/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL, de 17 de agosto de 2022 (SEI 6018929).

4.5. Posteriormente, a tramitação processual do estudo em epígrafe foi provisoriamente

sobrestada em virtude da análise do estudo de concessão do Porto de Santos e de projetos concorrentes na região do Saboó, na margem direita do porto.

4.6. Por meio do Ofício nº 451/2024/SNP/MPOR, de 11 de outubro de 2024, foi encaminhada a Infra S.A. solicitação contendo novas diretrizes e premissas para revisão do estudo, com destaque para:

- a) Alteração do nome do projeto: **TECON Santos 10**;
- b) Layout da área do arrendamento: contemplar toda a área do Saboó;
- c) Infraestrutura de atracação: cais linear para 4 berços;
- d) Terminal de passageiros: pagamento de outorga inicial para financiar a total ou parcialmente a obra no Valongo, à cargo da Autoridade Portuária (direta ou indiretamente);
- e) Carga Geral: avaliar a possibilidade de acrescentar no rol de cargas do estudo; e
- f) Tráfego de caminhões: implementar pátio regulador de fluxo viário.

4.7. Essas novas diretrizes geraram a versão "**rev.02**", que foi apresentada à sociedade na Audiência Pública 02/2025-ANTAQ no período de 21.02.2025 a 24.03.2025.

4.8. Nesse sentido, a presente Nota Técnica Conjunta descreve os ajustes realizados no EVTEA da área de arrendamento **TECON Santos10** da versão "**rev.03**", de acordo com os aprimoramentos acatados no âmbito da Audiência Pública, novas diretrizes do Poder Concedente e demais aperfeiçoamentos.

5. **APRIMORAMENTOS REALIZADOS**

Seção A – Apresentação

5.1. Sem aprimoramentos.

Seção B – Estudo de Mercado

Mercado de Cargas Containerizadas

5.2. A partir da página 2, incluiu-se a movimentação de contêineres em 2024 referente ao Complexo Portuário de Santos com as participações por tipo de navegação, conforme levantados no Anuário Estatístico da Antaq.

Demanda Macro Carga Containerizada

5.3. Substituição da Tabela 1 – Movimentação Histórica de Cargas Containerizadas no Complexo Portuário de Santos.

Demanda Macro Carga Geral

5.4. Observa-se que entre 2024 e 2020 o Complexo Portuário de Santos movimentou em média **481.471** toneladas do perfil carga geral, excluindo as cargas de celulose, veículos/peças, produtos siderúrgicos e sacarias.

5.5. O ponto de partida da demanda macro tendencial foi estabelecido a partir do tratamento estatístico dos valores observados entre 2024 e 2020. Observa-se que o Terminal da Ecoporto teve participação média de **21,18%** do total movimentado de carga geral do Complexo Portuário de Santos.

5.6. Na página 10, inclusão da tabela 5 – Tratamento estatístico carga geral para o Complexo Portuário de Santos.

5.7. Na página 11, inclusão da tabela 6 - Histórico de movimentação de carga geral para o Complexo Portuário de Santos.

5.8. Na página 11, inclusão da tabela 7 – Histórico de movimentação de carga geral- veículos para o Complexo Portuário de Santos.

5.9. Em termos de cenários de demanda de carga geral, considera-se que não haverá crescimento da demanda macro tendencial, tendo em vista as limitações de capacidade aquaviária do Terminal Tecon Santos¹⁰. Para o cenário pessimista aplicou-se redutor de 13,0% sobre a demanda macro tendencial e acréscimo de 12,0% no cenário otimista, conforme projeções do Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019).

5.10. Na página 12, inclusão da tabela 8 - Cenários de movimentações portuárias de carga geral para o Complexo Portuário de Santos.

Demanda Micro Carga Containerizada

5.11. Na página 15, inclusão da tabela 12- Participação de mercado dos terminais de cargas containerizadas que compõem o Complexo Portuário de Santos.

5.12. Na página 15, inclusão da tabela 13 - *Ramp Up* Tecon Santos 10.

Demanda Micro Carga Geral

5.13. Na página 16 foram incluídos os seguintes textos:

Para estimar a demanda micro para carga geral no terminal TECON Santos 10 foram consideradas as seguintes premissas:

- Prazo Contratual de 25 anos, com início em 2026 e término em 2050;
- Manutenção da participação de mercado entre 2020 e 2024 do terminal da Ecoporto em 21,18%;
- Movimentação Mínima Exigida de 100% até o oitavo ano contratual; e
- Não há previsão de crescimento da demanda micro.

5.14. A tabela a seguir mostra a evolução da demanda micro de carga geral no terminal **Tecon Santos 10**.

Demanda Carga Geral	2027	2030	2035	2040	2045	2050
Demanda Tendencial Macro	424.298	424.298	424.298	424.298	424.298	424.298
Demanda Tendencial Micro	89.870	89.870	89.870	89.870	89.870	89.870

Tabela 1- Demanda Micro Carga Geral para o Terminal Tecon Santos 10 em toneladas.

Fonte: Elaboração própria, a partir do Anuário Antaq.

Dimensionamento

5.15. Na página 16 foram incluídos os seguintes textos:

Para definição do dimensionamento do terminal TECON Santos 10 realizou-se uma análise de compatibilização entre a demanda total prevista para o Complexo Portuário de Santos e a

capacidade de movimentação portuária necessária para atendimento da demanda projetada.

No tocante à implantação da nova capacidade para operação de carga containerizada no Complexo Portuário de Santos, consideram-se as seguintes premissas com relação ao início das operações e aos prazos pré-operacionais para as instalações a serem licitadas:

Manutenção das capacidades instaladas nas áreas em operação no Complexo Portuário de Santos;

- Em 2026, não haverá operação portuária, tendo em vista a regularizações de licenças e autorizações dos órgãos competentes;
- Em 2027, foi aplicado ramp-up de 50% sobre a capacidade dinâmica aquaviária de **280 mil TEU**;
- Entre 2028 e 2029, operação com um berço existente e capacidade dinâmica aquaviária de **280 mil TEU**;
- Entre 2030 e 2031, operação com dois berços e capacidade dinâmica aquaviária de **1,35 milhão TEU**;
- Entre 2032 e 2033, operação com três berços e capacidade dinâmica aquaviária de **2,408 milhões TEU**;
- A partir do ano 2034 até 2050, operação com quatro berços e capacidade dinâmica aquaviária de **3,250 milhões TEU**, vide Seção C – Engenharia.

5.16. Na página 17, inclusão da tabela 15 – Demanda micro em cenários para o Terminal TECON Santos 10 para o mercado de cargas containerizadas (TEU) e Carga Geral (tonelada).

Estimativa de Preços dos Serviços

5.17. Na página 19, inclusão do seguinte texto. Em relação a receita bruta dos serviços prestados pela empresa Santos Brasil Participações que opera os terminais de contêineres em Santos/SP, Imbituba/SC e Vila do Conde/PA, a metodologia proposta segregou a receita bruta somente da operação de contêineres em Santos utilizando como parâmetro a participação da movimentação de contêineres em Santos/SP. Verificou-se que a operação em Santos/SP entre 2014 e 2023 representou em média 89,78% do total movimentado pela empresa Santos Brasil Participações, conforme tabela a seguir.

Movimentação de Contêineres Santos Brasil Participações/TEU/Anuário Antaq					
Ano	Santos	Imbituba	Vila do Conde	Total	%
2023	1.719.287	66.037	41.938	1.827.262	94,09%
2022	1.890.043	64.499	103.056	2.057.598	91,86%
2021	1.842.522	54.856	109.467	2.006.845	91,81%
2020	1.469.939	51.814	111.575	1.633.328	90,00%
2019	1.599.783	58.887	129.664	1.788.334	89,46%
2018	1.399.358	84.885	152.969	1.637.212	85,47%
2017	1.281.969	49.453	161.017	1.492.439	85,90%
2016	1.396.134	27.209	231.808	1.655.151	84,35%
2015	1.290.653	30.602	95.231	1.416.486	91,12%
2014	1.345.439	41.909	47.470	1.434.818	93,77%
Média	89,78%				

Tabela 2- Participação do terminal de Santos

Fonte: Elaboração própria, a partir do Anuário Antaq.

Receita Média Unitária da Armazenagem – Carga Containerizada

5.18. Na página 20, inclusão da Tabela 16 – Receita Média Unitária por TEU entre 2014 e 2023 – Santos Brasil

5.19. A tabela a seguir sintetiza a receita unitária dos terminais que operam carga containerizada no Complexo Portuário de Santos.

Complexo Portuário de Santos	Receita Média por TEU
------------------------------	-----------------------

Santos Brasil	700,56
BTP	1.028,44
DP World	620,17
Média	783,05
Desvio Padrão	216,28
Limite Superior 1.5	1.107,47
Limite Inferior 1.5	458,64

Tabela 3– Receita Média Unitária por TEU com base nas Demonstrações Financeiras entre 2014 e 2023

Elaboração própria, a partir de dados diversos

5.20. A receita média unitária do terminal TECON Santos 10 foi dimensionada com base nas demonstrações financeiras das empresas Santos Brasil, Brasil Terminais Portuários – BTP e DP World, tendo em vista o preço por TEU. Assim, a receita média unitária dos terminais será adotada na modelagem econômico-financeira, definida em R\$ 783,05 por TEU movimentado.

Movimentação Mínima Exigida – MME

5.21. Na página 22, inclusão da tabela 21 - Movimentação de Contêiner em Unidade entre 2024 e 2004, Anuário da Autoridade Portuária de Santos.

5.22. Na página 23, inclusão da tabela 22 - Movimentação Mínima Exigida para Carga Containerizada na área TECON Santos 10.

5.23. Na página 23, inclusão da tabela 23 - Movimentação Mínima Exigida para Carga Geral na área TECON Santos 10.

Seção C – Engenharia

Capex

5.24. O Capex do projeto foi revisado, havendo inclusão de investimentos e adequação de número de equipamentos para o terminal.

5.25. Após revisão do estudo, os investimentos iniciais estimados no Capex, detalhado no Anexo C-2 da Seção C, Engenharia, totalizaram o valor aproximado de **R\$ 5 bilhões**, previsto para ser realizado nos **oito** primeiros anos contratuais.

5.26. O valor do Capex apresentado no Anexo C-2 da Seção C não considerou o Imposto de Importação (II) e o efeito do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Infraestrutura (REIDI). Entretanto, a modelagem econômica financeira do estudo, Seção E, considerou o II e REIDI.

5.27. O conjunto formado pelo *Terminal-Tractors* (TT) com a carreta acoplada foi revisado. O número de TT para alimentar/atender um STS foi ampliado, atendendo contribuições realizadas em Audiência Pública. O número ampliado manteve como referência as orientações internacionais (PIANC), sendo adotada a relação de 6 TT's por STS. Assim o terminal deverá contar com total de 84 TT e Semi-reboques. O custo unitário foi mantido.

5.28. O futuro arrendatário realizará investimentos em infraestrutura destinada a implantação de um novo terminal de Passageiros, abrangendo a construção da laje e píer, sendo retirada a obrigação contratual estabelecida na versão anterior do estudo, que estipulava pagamento de outorga inicial para financiar a total ou parcial obra do terminal de passageiros no Valongo.

5.29. Para estimar os valores destinados as obras, foi considerado píer de 17.854m², dimensionado para atender simultaneamente até três navios de passageiros, considerando o seguinte navio tipo; LOA: 350 metros; Calado: 10 metros; Boca: 51 metros. A laje estacada prevista para o terminal de passageiros,

no modelo conceitual do estudo, foi estimada em aproximadamente 35.097m².

5.30. O projeto definitivo do terminal de passageiros deverá observar as diretrizes de compatibilização de projeto para região do Valongo definidas pela Autoridade Portuária, e ser aprovado pelo Poder Concedente.

5.31. O custo unitário definido para o píer do terminal de passageiros foi de R\$25.430,01/m², tendo como subsídio o projeto executivo elaborado para construção do Píer L do terminal PAR09, Paranaguá. O custo unitário foi atualizado através do índice de reajustamento de obras portuárias para a data-base: Julho/2024.

5.32. O item construção de retroárea com projeção em água teve o valor unitário utilizado na planilha orçamentária do projeto executivo de construção do pátio da retroárea do terminal TECON Salvador - BA (fase 3), com área de 88.803 m² e valor total de R\$ 301.784.666,38 (dezembro de 2017). Para atualização da data-base, foi utilizado o índice de reajustamento de obras portuárias da FGV, item Estrutura em concreto, estabelecendo custo unitário de R\$ 5.638,47/m². A fase 3 do projeto consiste na complementação de aterro, unindo completamente o cais à retroárea adicionando aproximadamente 88 mil metros quadrados à retroárea.

FASE III - RETROÁREA	301.784.666,38
ESTRUTURA DE CONTENÇÃO - CORTINA EM ESTACA PRANCHA METÁLICA TUBULAR- TIPO PAZ-	131.197.989,07
ATERRO	65.482.111,02
PAVIMENTO INTERTRAVADO	14.945.465,60
DRAGAGEM	22.584.331,95
DRENAGEM	4.772.630,00
SERVIÇOS PRELIMINARES	38.885.361,48
ELÉTRICA	23.916.777,25

Tabela 4 - Resumo de investimentos Tecon Salvador.
Fonte: Tecon Salvador - BA.

Capacidade do Terminal

5.33. A capacidade do terminal foi revisada, consequência da alteração dos seguintes parâmetros: Revisão da demanda de Carga Geral, inclusão de indicadores do ano base de 2024, revisão da consignação média (lote médio do navio), prancha média geral, fator TEUs/unidade, tempos não operacionais e *ground slot*. A metodologia e indicadores utilizados serão apresentados a seguir.

5.34. A capacidade dinâmica limite do terminal, após investimentos, será de **3,25 milhões de TEU/ano a partir do 8º ano contratual** (com a conclusão dos investimentos previstos) e alcançará ainda, com compartilhamento de berço, a movimentação de **91 mil toneladas/ano de Carga Geral**.

5.35. O ano base para indicadores obtidos pelo anuário da ANTAQ incluiu o ano 2024 e consequentemente o fator de conversão de unidades foi atualizado para 1,68 TEU/unidade (2024).

5.36. Com a atualização do ano base para 2024, a consignação estabelecida para os primeiros anos de contrato foi alterado para 1.393 unidades/navio, tendo como subsídio a média histórica do complexo de Santos em 2024, considerando os terminais DP World, Santos Brasil e BTP.

5.37. O tempo não operacional por atracação (tempo médio para início de operação e tempo médio para desatracar) foi revisado, tendo a previsão de 5,3 horas, utilizando como *benchmark* o terminal DPW, tempo médio do ano de 2024.

5.38. A prancha média geral foi revisada, sendo calculada para fase definitiva do projeto a performance de 85 unidades/hora, considerando a consignação média futura de 1.968 unidades/navio para o ano de 2034, a previsão de 5,3 horas de tempo não operacional por atracação e prancha operacional média por berço de aproximadamente 113 unidades por hora (média de 3 berços com prancha operacional de 130 unid./h e 1 berço com 65 unid./h).

5.39. Com a revisão da demanda prevista para movimentação de **Carga Geral** no terminal, a relação da alocação de berço para container e carga geral foi revisada, sendo estabelecida na última fase do contrato, 93% de tempo de berço alocado para container e 7% de tempo de berço alocado para Carga Geral.

5.40. A prancha média geral utilizada para Carga Geral foi alterada, tendo como base o Anuário Estatístico da ANTAQ (média anual de 2023, terminal DPW), resultando em uma média anual de 53 t/h para última fase do projeto.

5.41. Acrescidos esses parâmetros aos melhores níveis de serviços projetados e a alocação de tempo de berços a carga de projeto, a capacidade anual de embarque e desembarque foi calculada em **91 mil toneladas**.

5.42. Por fim, de forma complementar, foram incluídas documentos referenciais no Data Room do estudo, contendo diversas informações relevantes da área do estudo:

- Estudo de Manobrabilidade;
- Informações do Canal de Acesso;
- Informações complementares da ETA e remanejamento do saneamento básico;
- Informações das estruturas existentes, ferryboat e rede de dutos da Petrobras.

Seção D – Operacional

5.43. Na página 10 na Tabela 13 foram alterados os valores dos salários e encargos da função "Engenheiro" da operação e da manutenção para a referência Consultoria DNIT , Código 8061.

5.44. Em função das revisões na micro-demanda, alterou-se o número de funcionários necessários nas áreas operação e manutenção para 2.999.

5.45. Na página 16, foi incluído o Subitem 4.1.8 "Custo dos Estudos de Manobrabilidade".

5.46. No item **4.1.7 Custo do Leilão** foi atualizado o valor da remuneração devido à B3 no valor de **R\$ 1.012.508,10** data base 07/2024.

5.47. No item **4.1.10, Pagamento Valor de Reequilíbrio do antigo Arrendatário**, alterou-se o valor de **R\$ 163.040.464,70** para **R\$ 307.492.228,50**, conforme diretriz do Poder Concedente.

5.48. No Capítulo **4.2.** foram alterados os custos variáveis da carga containerizada da seguinte forma:

- I - Mão de Obra avulsa: de R\$ 13,90 para R\$ 13,78 por TEU;
- II - Utilidades variáveis: de R\$ 29,98 para R\$ 30,62 por TEU; e
- III - Tarifas Portuárias: de R\$ 11,17 para R\$ 10,98 por TEU.

5.49. Por fim, foi realizada a substituição do Anexo D-1.

Seção E – Financeiro

5.50. Na página 2, alterou-se a receita média por TEU para **R\$ 783,05**.

5.51. Na página 3, alterou-se o custo relacionado ao reequilíbrio pretérito conforme Item 5.61 desta Nota Técnica. e incluiu-se o custo dos estudos de manobrabilidade conforme Item 5.59 desta Nota Técnica.

5.52. Na página 4, aplicou-se um desconto de 50% em cima do valor de arrendamento variável dos contêineres de transbordo e de remoção, conforme diretriz do Poder Concedente.

5.53. Na página 4, foi retirado o Valor de Remuneração Inicial da Autoridade Portuária no valor de **R\$ 1.190.000.000,00**, tendo em vista a inclusão do novo terminal de passageiros no capex do terminal **Tecon Santos 10**.

5.54. Na página 4, atualizou-se a tabela 2 com os novos valores-chave do estudo.

5.55. Foi realizada a substituição do Anexo E-1.

Seção F – Ambiental

5.56. No presente item são apresentados os principais ajustes realizados na **Seção F – Ambiental** do Estudo, em atendimento as contribuições apresentadas em Audiências Públicas e as solicitações realizadas pelos gestores governamentais.

5.57. Foram realizadas melhorias gerais no texto.

5.58. Inseriu-se nos itens “1. Introdução” e “2. Descrição da Área de Arrendamento” a construção da laje do píer para o novo terminal de passageiros.

5.59. Foi adicionado na Tabela 2 as informações a respeito do terminal de passageiros, tipos de estudos necessários, licenças e o órgão licenciador.

Licenciamento Ambiental

5.60. Incluiu-se o Relatório Ambiental preliminar (RAP) no escopo do novo arrendamento devido a implantação do terminal de passageiros, segundo o Art 1º. §2º da Decisão de Diretoria nº 153/2014/I, de 28 de maio de 2014, para empreendimentos, obras e atividades considerados potencialmente causadores de degradação do meio ambiente o licenciamento ambiental será instruído com RAP.

Programas Ambientais

5.61. No Programa de Gerenciamento de Resíduos sólidos foi adicionado uma nova opção para o seu gerenciamento, que seria a política de economia circular, que se baseia nos princípios de redução, reutilização e reciclagem de materiais.

Precificação dos Custos Ambientais para Licenciamento

5.62. Foram inseridos os custos socioambientais relativos à construção da laje do píer para o novo terminal de passageiros, incluindo a elaboração de um novo EIV, RIT, RAP, além da execução dos programas ambientais para a etapa de implantação do empreendimento.

5.63. Foram atualizadas as Tabelas 8: Estimativa de custos com elaboração de estudo para o TECON Santos 10, e a Tabela 9: Estimativa de custos com compensação ambiental para o TECON Santos 10.

5.64. Inseriu-se a Tabela 7: Custos do licenciamento ambiental para terminal de passageiros.

Estudos Ambientais

5.65. Inseriu-se nos custos o Relatório Ambiental Preliminar – RAP, no valor de R\$ 483.579,06.

Compensação Ambiental

5.66. O custo com a compensação ambiental aumentou tendo em vista o incremento no montante a ser investido no terminal, passando para R\$ 25.190.526,01.

Medidas Mitigadoras e Compensatórias - EIV

5.67. Foi reinserido no Item 12.5, Medidas Mitigadoras e Compensatórias previstas no EIV e a estimativa de custo no valor de R\$ 5.790.547,50 relativo à execução de medidas mitigadoras e compensatórias advindas da Lei Complementar nº 793, de 14 de janeiro de 2013, do Município de Santos.

5.68. Tendo em vista as mudanças e adições realizadas no empreendimento, foi atualizado o Anexo F-1 – Custos Ambientais.

6. LEVANTAMENTO JURÍDICO

6.1. Com base nas atualizações realizadas nos estudos, foram realizadas alterações pontuais nas minutas de edital e de contrato da área **TECON Santos 10**, pós Audiência Pública.

6.2. As principais alterações na minuta de **Edital** do arrendamento portuário em questão foram referentes aos seguintes pontos:

- Item 16.1: Ajuste do valor da garantia de proposta, conforme resultados do fluxo de caixa do projeto.
- Item 27.2.3: Ajuste dos valores a serem pagos à Infra S.A e à APS, relativos à realização dos estudos de viabilidade, conforme constante na Seção D – Operacional.
- Item 27.2.5: Ajuste do valor do capital social mínimo, conforme resultados do fluxo de caixa do projeto.
- Item 27.2.9: Ajuste no valor a ser depositado pela adjudicatária como obrigação prévia à celebração do contrato, para fins de ressarcimento da anterior arrendatária titular do Contrato PRES/028.98, com base no Acórdão nº 301-ANTAQ, de 30/05/2022. O valor foi atualizado para a data-base de 07/2024.
- Item 27.2.10, 27.2.10.1 e 27.2.10.2: Inclusão do Plano de Transferência Operacional de Arrendamento - PTO a fim de assegurar uma transição eficaz e segura das operações portuárias, de modo a garantir a continuidade das operações na transição entre a arrendatária anterior e a Arrendatária, bem como a minimização do impacto sobre os usuários;
- Item 27.2.11: Exclusão da obrigação de pagamento à autoridade portuária, previamente à assinatura do contrato, de valor a título de arrendamento inicial, sendo esse valor referente à primeira parcela e o restante pago em mais 4 (quatro) parcelas anuais e sucessivas, nas condições previstas no Contrato.
- Apêndice 4: Inclusão do Plano de Transferência Operacional de Arrendamento - PTO ;

6.3. As principais alterações na minuta de **Contrato** do arrendamento portuário em questão foram referentes aos seguintes pontos:

- Subcláusula 1.1.1, xxx: Inclusão da definição do Plano de Transferência Operacional (PTO);
- Subcláusula 3.1.1: Alteração da subcláusula para incluir como condição para a celebração do contrato a apresentação e a execução do Plano de Transferência Operacional (PTO) pela Arrendatária;
- Subcláusula 3.1.1.1: Inclusão da subcláusula referente a execução do Plano de Transferência Operacional (PTO) estabelecidos no Apêndice 4 do Edital;
- Subcláusula 7.1.1 inciso xxviii: Inclusão da expressão "realizar esforços" de forma complementar ao texto da previsão de possibilidade de cobrança aos Usuários pelo serviço de eletrificação no cais (Onshore Power Supply - OPS).

- Subcláusula 7.1.1, xxxi: Inclusão de item referente à obtenção de licenças ambientais entre a celebração do contrato e a assunção da Área;
- Subcláusula 7.1.2.1: Atualização do quantitativo do MME para carga containerizada;
- Subcláusula 7.1.2.2: Atualização do quantitativo do MME para carga geral e do prazo para atendimento dos primeiros anos do arrendamento;
- Subcláusula 7.1.2, i (A): Atualização no valor de investimento desenvolvimento do terminal;
- Subcláusula 7.1.2.4, i: Atualização dos parâmetros de arrendamento carga containerizada;
- Subcláusula 7.1.2.4, ii: Exclusão da prancha média total para carga geral;
- Subcláusula 7.1.2.5 ii (D): Inclusão de cláusula estabelecendo que o projeto do terminal de passageiros deverá observar as diretrizes de compatibilização de projeto para região do Valongo definidas pela Autoridade Portuária, e ser aprovado pelo Poder Concedente;
- Subcláusula 9.1.1: Ajuste do valor global do contrato, conforme resultados do fluxo de caixa do projeto.
- Subcláusula 9.2.1, i e ii: Ajuste dos valores de arrendamento fixo e variável, conforme resultados do fluxo de caixa do projeto.
- Subcláusula 9.2.1, iii: Inclusão do valor cobrado por cada contêiner movimentado por transbordo ou remoção;
- Subcláusula 9.2.9: Exclusão da obrigação de pagamento à autoridade portuária das quatro parcelas remanescentes à título de valor a título de arrendamento inicial.
- Subcláusula 13.1.27: Inclusão da Matriz de Risco para valor de construção da laje e píer do terminal de Passageiros, investimento fora da área do arrendamento na proporção de 30%
- Subcláusula 13.2.2.1: Exclusão da subcláusula relativa a passivo ambiental, tendo em vista que não foi identificada essa situação.
- Subcláusula 13.2.11: Inclusão da Matriz de Risco para valor de construção da laje e píer do terminal de Passageiros, investimento fora da área do arrendamento na proporção de 70%
- Subcláusula 20.1: Ajuste do valor do capital social mínimo, conforme resultados do fluxo de caixa do projeto.

[1] Em virtude do ineditismo de análises concorrenciais específicas em EVTEAs de outorgas de terminais portuários, de modo a ampliar a transparência e o debate do processo, para a Audiência Pública Antaq nº 06/2022, as contribuições sobre matéria concorrencial, mesmo que não apresentadas no formato estipulado no processo de consulta pública, foram reconhecidas no processo.

[2] Nos termos do preâmbulo e cláusula primeira do Acordo de Cooperação Técnica Cade – Antaq nº 07/2019.

[3] NOTA TÉCNICA Nº 10/2022/CGAA3/SGA1/SG/CADE, p. 2.

[4] Seção B1 – Análise Concorrencial do EVTEA, p. 5.

[5] Expresso na NOTA TÉCNICA Nº 216/2021/CGMP-SNPTA/DNOP/SNPTA, de 24/12/2021.

[6] São eles: (i) BEL02A, BEL02B, BEL04, BEL08 e BEL09; (ii) STS13A; (iii) IQI03, IQI11, IQI12 e IQI13; e (iv) STS14 e STS14A.

[7] https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte_aquaviario/noticias-portos/trecho-3-em-santos-e-homologado-com-132-metros-de-calado

7. CONCLUSÃO

7.1. Após proceder a atualização do estudo sobre a área **TECON Santos 10 (rev.03)** segundo as práticas definidas para o setor portuário nacional para exploração de áreas, entende-se que o presente estudo está apto a ser utilizado em procedimento licitatório pelo Poder Público, para o qual a presente Nota Técnica deverá ser publicada conjuntamente aos demais documentos que compõem o estudo.

À consideração superior.

RÔMULO CASTELO BRANCO G. DE ARAÚJO
Assessor Técnico da COPAQ2/SUPAQ/DIPLAN-INFRASA

MARCELO FERREIRA NUNES
Assessor Técnico da COPAQ2/SUPAQ/DIPLAN-INFRASA

CONRADO FREZZA
Coordenador da COPAQ1/SUPAQ/DIPLAN-INFRASA

GUSTAVO DE OLIVEIRA LOPES
Assessor Técnico da GEMAB/SUGAT/DIREM-INFRASA

De acordo.

THILO MARTIN ZINDEL
Superintendente de Projetos Portuários e Aquaviários Substituto

MARIA SILVA CUNHA
Superintendente de Gestão Ambiental e Territorial Substituta



Documento assinado eletronicamente por **THILO MARTIN ZINDEL**, **Coordenador de Projetos Portuários e Aquaviários 2**, em 30/04/2025, às 17:14, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **MARCELO FERREIRA NUNES**, **Assessor Técnico II**, em 30/04/2025, às 17:19, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **RÔMULO CASTELO BRANCO GOMES DE ARAÚJO**, **Assessor Técnico I**, em 30/04/2025, às 17:19, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **CONRADO DA SILVEIRA FREZZA**, **Coordenador**, em 30/04/2025, às 17:35, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **GUSTAVO DE OLIVEIRA LOPES**, **Assessor Técnico II**, em 30/04/2025, às 17:41, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Maria Silva Cunha**, **Superintendente de Gestão Ambiental e Territorial - Substituta**, em 30/04/2025, às 18:28, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
[https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?](https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0)
[acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0](https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0),
informando o código verificador **9681312** e o código CRC **D72DE68B**.



Referência: Processo nº 50840.102304/2021-20



SEI nº 9681312

SAUS, Quadra 01, Bloco 'G', Lotes 3 e 5. Bairro Asa Sul, - Bairro Asa Sul
Brasília/DF, CEP 70.070-010
Telefone: