



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

NOTA TÉCNICA Nº 21/2025/CPLA

Assunto: Análise das contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2025-ANTAQ, referente ao arrendamento da área Tecon Santos 10, localizada no Porto Organizado de Santos/SP.

DA INTRODUÇÃO

1. Esta nota técnica tem por objetivo analisar as contribuições recebidas na Audiência Pública nº 02/2025-ANTAQ, referente ao arrendamento da área Tecon Santos 10, localizada no Porto Organizado de Santos/SP. A abertura da Consulta e Audiência Pública nº 02/2025-ANTAQ foi autorizada pelo Acórdão Nº 136-2025-ANTAQ (SEI nº 2489667) e Aviso de Audiência Pública nº 02/2025-ANTAQ (SEI nº 2482898), tendo as contribuições sido colhidas no período de 20/02/2025 a 24/03/2025. A Audiência Pública Virtual ocorreu em 18 de março de 2025, às 14h30.

2. Conforme consta nos autos deste processo administrativo 50300.023843/2021-19 e também no sítio eletrônico desta Agência, na Internet, a documentação objeto de contribuições foi devidamente publicada, incluindo:

- Comunicados em geral;
- Minuta de Edital;
- Minuta de Contrato de Arrendamento;
- Estudo de Viabilidade Técnica, Econômico e Ambiental - EVTEA e
- Notas Técnicas relacionadas ao projeto.

3. A ANTAQ permitiu a contribuição por três canais, a saber: (i) formulário eletrônico disponível no sítio www.antaq.gov.br, (ii) *e-mail* específico para contribuições mais robustas com tamanho superior a capacidade do sistema e (iii) por inscrição em Audiência Pública.

4. Por formulário eletrônico foram recebidas 513 (quinhentas e treze) contribuições e pedidos de esclarecimentos no Sistema SCLA, que, após agrupamento das contribuições recebidas em duplicidade, restou-se 488 (quatrocentos e oitenta e oito) contribuições. Uma das contribuições foi retirada a pedido do contribuinte, nos termos da solicitação SEI 2520188. Considerou-se, portanto, 487 (quatrocentos e oitenta e sete) contribuições válidas.

5. Além disso, foram recebidos 45 documentos complementares, decorrentes de 15 agentes contribuintes, pelo *e-mail* anexo_audiencia022025@antaq.gov.br, conforme relação de contribuições SEI 2530811. Dentre os documentos tem-se *e-mails*, contribuições, cartas, estudos e procurações, relacionadas especialmente a questões concorrenciais e de projeto.

6. Por fim, a Audiência Pública Virtual teve 37 inscritos, conforme lista SEI 2516831.

7. A finalidade da presente análise é de oferecer respostas e encaminhamentos às questões suscitadas a partir das contribuições apresentadas e devidamente analisadas pelo MPOR, responsável pelo EVTEA do projeto, e por esta ANTAQ, no concernente àquelas afetas às minutas de edital e contrato, bem como a outras prerrogativas regulatórias, sempre tendo em vista as diretrizes estabelecidas pela política pública emanada do Poder Concedente.

8. Ressalta-se que não é o objetivo desta nota técnica se debruçar sobre todas as contribuições apresentadas, mas apenas com relação aos pontos mais sensíveis e àqueles que resultaram em alterações na

modelagem do EVTEA e das minutas de Edital e Contrato.

9. De todo modo, será apresentado um quadro que divide as contribuições em macro-temas, de modo que será possível buscar na planilha geral de contribuições todas aquelas que se relacionam com o macro-tema de interesse para a pesquisa. Algumas contribuições, como será possível observar, tocam em mais de um macro-tema. Tendo isso em vista, a divisão buscou elencar a contribuição naquele macro-tema que pareceu, aos olhos da CPLA, ser o cerne da contribuição.

DA ANÁLISE TÉCNICA DAS CONTRIBUIÇÕES

10. Registra-se que as análises e respostas às contribuições foram realizadas de forma coordenada entre ANTAQ, MPOR e Infra S.A., tendo em vista que o projeto de arrendamento envolve trabalho conjunto entre as citadas instituições, dadas as respectivas competências.

11. A análise em questão se atém à verificação das sugestões proferidas pelos interessados.

12. As contribuições encaminhadas pelos participantes da Audiência Pública e as respectivas respostas da CPLA foram juntadas aos autos, na forma dos documentos "Planilha Contribuições Respondidas TECON 10 - pública (SEI nº 2555162)", que consiste em versão sem a identificação dos contribuintes, e "Planilha Contribuições Respondidas TECON 10 - restrita (SEI nº 2555163)", que consiste na versão a ser enviada à Corte de Contas, contendo a identificação dos participantes. Por esse motivo, deverá permanecer restrita até o final do certame.

13. Tendo isso em vista, descreve-se, a partir do Quadro 01 abaixo, uma divisão das contribuições em macro-temas, de forma a demonstrar aqueles que tiveram maior peso no cômputo geral das contribuições, bem como para facilitar a pesquisa, uma vez que não é o objetivo desta nota técnica reproduzir e comentar todas as contribuições, mas somente aquelas que exemplificam os pontos mais sensíveis, controversos e que eventualmente geraram alterações no EVTEA e minutas de Edital e Contrato:

Ordem	Tema principal	Nº de contribuições via formulário eletrônico	IDs
1	Questões concorrenciais e participação na licitação	56	12, 24, 25, 29, 34, 35, 36, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 57, 58, 59, 66, 67, 68, 69, 70, 136 (140), 141, 142, 175, 245 (246), 263, 278, 279, 280, 288, 289, 290, 293 (303, 305), 301, 306, 307, 308, 309, 310, 335, 390, 392, 393, 394, 407, 411, 412 (414), 413 (415), 429, 435, 443, 505
2	Itens e valores previstos na modelagem (CAPEX/OPEX)/ projeção de demanda	52	19, 41, 63, 125, 127, 128, 148, 149, 172, 183, 187, 205, 206, 256, 258, 259, 269, 330, 357, 358, 359, 363, 364, 365, 367, 403, 404 408, 430, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460,

			461, 462, 463, 470, 474, 475, 496, 498, 499
3	Matriz de responsabilidades e reequilíbrio contratual	47	53, 73, 74, 81, 84, 85, 86, 108, 121, 123, 129, 130, 147, 157, 159, 160, 161, 162, 163, 165, 181, 182, 244, 253, 314, 316, 317, 319, 325, 327, 331, 332, 345, 346, 347, 348, 352, 419, 434, 441, 444, 445, 464, 465, 467, 468, 469
4	Meio ambiente, ETA, licenças ambientais etc.	36	11, 30, 42, 104, 105, 106, 151, 180, 184, 185, 186, 193, 209, 218, 224, 227, 252, 273, 274, 275, 285, 296, 298, 300, 322, 326, 371, 375, 378, 379, 395, 396, 442, 494, 507, 508
5	MME/parâmetros do arrendamento	32	31, 52, 65, 72, 75, 110, 118, 124, 126, 131, 153, 154, 156, 177, 178, 179, 190, 191, 192, 195, 208, 212, 213, 214, 229, 230, 257, 260, 311, 355, 472, 473
6	Questões envolvendo a construção dos novos berços: eletrificação/manobrabilidade/dragagem/contiguidade com BTP/demais interferências	30	16, 20, 21, 26, 54, 55, 83, 117 (135, 139), 132, 176, 196, 200, 201, 202, 203, 219, 226, 270, 354, 370, 376, 377, 397, 398, 418, 484, 491, 492, 493, 512
7	Capacidade do terminal	26	3, 13, 14, 152, 194, 251, 292 (302, 304), 299, 312, 361, 362, 372, 373, 374, 399, 402, 406, 477, 478, 479, 480 (481), 500, 501, 502, 503, 504

8	Acesso ferroviário	24	64, 223, 265, 294, 295, 369, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 409, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 511
9	Investimentos/PBI/RTGs	19	77, 78, 79, 80, 107, 215, 216, 220, 221, 254, 286, 321, 339, 340, 476, 483, 485, 495, 596
10	Acesso rodoviário/pátio regulador	20	4, 32, 33, 76, 112 (113, 114, 115, 116, 133, 134, 137, 138), 198, 199, 222, 228, 243, 261, 262, 277, 313, 315, 368, 391, 401, 482, 487
11	Questões envolvendo a atual arrendatária transitória (indenizações, equipamentos, Plano de Transição Operacional etc.)	21	23, 37, 38, 56, 111, 197 217, 247, 266, 267, 268, 318, 360, 400, 416, 431, 432, 437, 438, 486, 513
12	Questões envolvendo carga geral/ operação ro-ro	20	26, 40, 60, 62, 89, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 101, 102, 173 (174), 188, 283, 387, 388 (389)
13	Arbitragem	19	87, 168, 169, 170, 171, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 351, 466
14	Arrendamento inicial/fixo/variável/tarifas	11	15, 90 (91), 100, 103, 120, 155, 271, 276, 446, 488, 489
15	Área do arrendamento/layout/disponibilização da área	6	146, 204, 284, 324, 366, 336
16	Nenhuma contribuição observada	8	2, 5, 6, 10, 22, 88, 225, 356
17	Diferenciação entre cargas (longo curso e transbordo)	6	39, 119, 264, 297, 490, 497
18	Infrações contratuais/multas/extinção/rescisão	6	145, 164, 166, 337, 349, 350
19	Terminal de passageiros	5	7, 122, 143 (144), 189, 281
20	Prazos contratuais	4	17, 282, 328, 471

21	Redistribuição da rede elétrica	3	82, 509, 510
22	Prorrogação contratual	3	249, 338, 410
23	Competência ANTAQ/CPLA	3	250, 320, 333
24	Seguros	3	28, 71, 272
25	Estudo de Impacto de Vizinhança	3	8,9, 109
26	Habilitação técnica	2	255, 329
27	Liberdade de preços	2	150, 158
28	Demolição de estruturas/remoções	2	207, 353
29	Visitas técnicas	2	287, 334
30	Correção de redação	3	27, 248, 342
31	Reajustes contratuais	2	323, 344
32	Demais questões (respectivamente: financiamento do projeto, propriedade intelectual, capital social, Segurança Nacional, privatização do Porto, Termos de Aceitação, WACC, alfandegamento, prazo de assinatura do contrato, lei de liberdade econômica)	10	18, 167, 210, 211, 291, 341, 405, 417, 439 (514), 440

Quadro 1 - Contribuições via formulário eletrônico por tema.

*as IDs em parênteses demonstram duplicidade de contribuição e não foram contabilizadas para fins de quantitativo.

1. QUESTÕES CONCORRENCIAIS E PARTICIPAÇÃO NO LEILÃO

14. Entre as contribuições, o aspecto concorrencial foi objeto de 56 contribuições via formulário eletrônico, o que representou aproximadamente 12% do total das contribuições da Consulta Pública. De forma complementar, devido ao tamanho dos arquivos, foram recebidos outros 7 estudos /análises / manifestações via *e-mail* anexo_audiencia022025@antaq.gov.br sobre a presente temática. Os IDs apresentados com barras foram agrupados e expurgados da contagem, uma vez que tratam-se de contribuições em duplicidade.

15. Das 56 (cinquenta e seis) contribuições registradas, 25 apontam preocupações com a concentração e/ou verticalização de mercado, defendendo algum tipo de medida para evitar ou amenizar seus possíveis efeitos. Outras 20 contribuições trouxeram um entendimento defendendo a livre participação no leilão, sem qualquer restrição a participantes. As 11 (onze) restantes contribuições limitaram-se a realizar questionamentos de como seria tratado a questão concorrencial, sem um posicionamento expresso.

16. A título de exemplo no que diz respeito ao terceiro tipo de manifestações, pode-se mencionar os IDs 46 e 47, os quais questionam acerca das possíveis implicações da análise concorrencial que seria levada a cabo pela Agência concomitante ao procedimento de Audiência Pública. São elas:

ID 46 - Em relação à participação de armadores na licitação, como a ANTAQ se manifestará em relação àqueles que já detêm um contrato de arrendamento ou autorização? Como será realizada a análise concorrencial do ponto de vista regulatório?

ID 47 - Como será realizada a restrição à participação de empresas pelo market share no complexo portuário de Santos? Essa restrição, caso exista, perdurará durante a execução do contrato ou será atualizada periodicamente? Em caso de atualização periódica, isso não pode levar a uma insegurança jurídica no contrato cujo montante de investimentos é muito alto?

17. Os demais contribuintes registraram seus posicionamentos visando colaborar com a elaboração dos estudos concorrenciais e aprimoramento das minutas de edital e contrato. Em defesa da livre participação no certame, pode-se exemplificar com os seguintes IDs:

ID 25 - Braz, Coelho, Veras, Lessa e Bueno Advogados, vem, por intermédio deste expediente, apresentar fundamentos adicionais que corroboram a decisão desta i. agência reguladora no sentido de retirar qualquer restrição à participação de armadores do Edital do Tecon Santos 10.

Destaca-se que a versão integral desta manifestação foi disponibilizada na plataforma Participe + Brasil devido à limitação de caracteres no campo destinado às contribuições no portal de consultas públicas da ANTAQ. A restrição à participação dos armadores em concorrência pelo Tecon Santos 10 foi retirada da minuta de Edital, ao argumento de que dois eventos externos (aquisição da Santos Brasil e término da 2M Alliance), além da diversificação da atuação do terminal da DP World, alteraram a dinâmica concorrencial no porto santista.

Em nossa visão, independentemente da ocorrência desses eventos, não está incursa, na função regulatória e nos procedimentos licitatórios, a competência de restringir, ex ante, a concorrência pelo mercado da

exploração da infraestrutura portuária, interditando ou restringindo a participação de licitantes que potencialmente integrem os elos do transporte de contêineres (armadores) e da operação da exploração da infraestrutura portuária. Entendemos que, neste ponto, a minuta de Edital deve ser mantida da forma como, atualmente, está redigida: sem vedação à participação de armadores (isoladamente ou em consórcio) e sem cláusulas que imponham, aprioristicamente, remédios comportamentais ou estruturais.

Nossa conclusão é extraída a partir de premissas distintas daquelas utilizadas pela CPLA, mas que reforçam as conclusões desta. Não partimos do pressuposto de que fatores exógenos modificaram o cenário concorrencial no porto santista, para, então, concluir que não deve haver restrição. Nossa premissa é a de que o próprio regime jurídico impõe a ampla concorrência pelo mercado de arrendamentos portuários, o que faz prescindir qualquer vedação regulatória apriorística. Isso porque a utilização da variável entrada, no certame do Tecon Santos 10, não se mostra como a mais adequada, considerando que a ANTAQ pode manejar outras variáveis (qualidade e informação) após a licitação. Restrição desta ordem produziria o contrassenso absoluto de punir os prestadores capazes de operar o ativo da forma mais eficiente, justamente, por utilizarem a integração logística para alcançar essa maior eficiência, provendo serviços mais competitivos. Além disso, não há, nas duas etapas da cadeia logística (a montante e a jusante), o potencial de exercício do poder de mercado que justifique uma intervenção reguladora restritiva. A relação entre o armador e o operador da infraestrutura portuária não serve para a criação de barreiras à entrada e à exclusão de rivais. Não há como se afirmar, ex ante, que os armadores, ainda que organizados em consórcio, deteriam poder de mercado. Não por outra razão, o CADE já se manifestou, em diversas oportunidades, no sentido de que não há indícios de fechamento de mercados ou de cobrança de preços supracompetitivos por armadores que exploram infraestruturas portuárias. Armadores são operadores logísticos por excelência e, como denota o funcionamento do mercado de contêineres, não escolhem o terminal no qual será movimentada a carga. A decisão do binômio armador-terminal é do dono da carga e pode envolver inúmeras circunstâncias atinentes aos negócios deste em concreto. Ao instituir restrições regulatórias à concorrência em procedimentos licitatórios, presumindo-se o eventual exercício de poder de mercado pelos armadores na exploração de infraestruturas portuárias, utiliza-se metodologia mais rigorosa do que a do CADE, criando um ônus para o poder público, que terá reduzido o universo de competidores, e, na ponta, para os usuários da infraestrutura portuária, que, entre outras coisas, serão privados das eficiências que poderiam resultar da integração.

As restrições regulatórias à concorrência em licitações de ativos portuários estão sendo praticadas sem evidências comportamentais que as recomendem, ao mesmo passo em que desconsideram as externalidades positivas que poderão ser experimentadas pela operação integrada, o que contraria o art. 11, IV, e o art. 20, II, a, da Lei nº 10.233/2001, bem como o art. 3º, III, da Lei nº 12.815/2013. A restrição à participação de armadores em concorrência pelo Tecon Santos 10 também violaria o primado da proporcionalidade. A restrição regulatória à concorrência não é necessária, pois que é o próprio cliente que escolhe a rota e o terminal portuário, dentre as alternativas oferecidas pelo mercado, e não o armador. Ela é inadequada, porquanto, ao invés de tutelar a concorrência, na verdade, está consagrando a posição de mercado detida por terminais desverticalizados incumbentes, que não são incentivados a realizar novos investimentos. Por fim, ela é violadora da proporcionalidade em sentido estrito, na medida em aumentará o “custo Brasil”.

ID 50 - A questão central que nos traz aqui é a acertada decisão de, até o momento, não restringir ou condicionar a participação de armadores, sob o argumento de que a integração vertical entre armadores e terminais de contêineres poderia gerar efeitos danosos ao mercado. No entanto, com o devido respeito às opiniões divergentes, argumentamos que tal proibição não se sustenta em problemas concorrenciais efetivamente demonstrados ou sequer reais, e mais gravemente, tende a desestimular investimentos nos terminais públicos, comprometendo a rentabilidade deste importante ativo da União.

1. Inexistência de Problemas Concorrenciais Demonstrados:

Os grupos que buscam restringir armadores alegam potenciais danos ao mercado, mas não apresentam evidências concretas que consubstanciem tais alegações. É crucial notar que o Tribunal de Contas da União (TCU), em sua recente auditoria operacional sobre as assimetrias entre terminais públicos e privados (TC 022.534/2019-9), não identificou problemas concorrenciais decorrentes da participação de armadores em terminais, mas sim limitações nos portos organizados em comparação com os Terminais de Uso Privado (TUPs).

O próprio relatório da auditoria dedica-se a analisar as limitações dos portos organizados, buscando oportunidades de melhoria para equipará-los aos TUPs. Se houvesse um problema concorrencial real e significativo causado pela integração vertical, certamente teria sido apontado nesta análise aprofundada. A ausência de tal apontamento reforça a tese de que a proibição proposta não ataca nenhum problema efetivamente demonstrado.

2. Desestímulo ao Investimento em Terminais Públicos e Migração para TUPs:

Acreditamos que o ponto mais crítico desta discussão reside no potencial desestímulo ao investimento em terminais públicos que a proibição da participação de armadores pode gerar. Os armadores são os principais usuários dos terminais de contêineres, e sua participação na licitação, seja individualmente ou em consórcio, representa um importante fator de atratividade para o arrendamento destas áreas.

Ao se proibir a participação dos armadores, a licitação se torna menos interessante para estes atores, que podem direcionar seus investimentos para a construção ou expansão de Terminais de Uso Privado (TUPs), onde não existe tal restrição. O Relatório de Auditoria do TCU já aponta para uma dinâmica de crescimento e investimento mais favorável aos TUPs em comparação com os portos organizados.

Conforme o Relatório, ao tratar das limitações dos portos organizados, fica evidente a dificuldade destes em competir com a flexibilidade e as condições dos TUPs. Embora o relatório não traga um número direto sobre a migração de investimentos devido a restrições como a que se propõe, a análise das assimetrias sugere fortemente essa tendência. A auditoria buscou identificar oportunidades de melhorias nos portos organizados justamente para torná-los mais competitivos. Impor uma restrição adicional, que não se baseia em problemas concorrenciais comprovados, certamente terá o efeito de afastar ainda mais os investimentos do setor público portuário.

No Voto do Ministro Relator Bruno Dantas, há a preocupação em ""incorporar as melhores práticas"" para a melhoria do desempenho do setor portuário. Restringir a participação de um dos principais players do mercado, sem uma justificativa concorrencial robusta, parece ir na contramão desse objetivo. Ao invés de atrair investimentos e expertise para os terminais públicos, a proibição tende a direcionar esses recursos para o ativo privado, onde a liberdade de atuação é maior.

O Acórdão nº 2711/2020-TCU - Plenário recomenda ao Ministério da Infraestrutura e à ANTAQ a adoção de medidas para o aprimoramento da gestão e da competitividade dos portos organizados. Especificamente, o item 9.1.1 recomenda:

""ao Ministério da Infraestrutura e à Agência Nacional de Transportes Aquaviários que, em articulação com as autoridades portuárias, envidem esforços para o levantamento e a divulgação de informações gerenciais e operacionais dos portos organizados, a exemplo de indicadores de desempenho, estatísticas de movimentação de cargas e séries históricas, de forma a promover a transparência e o acompanhamento da evolução do setor portuário;""

Esta recomendação demonstra a preocupação do TCU com a necessidade de tornar os portos organizados mais transparentes e eficientes. A proibição da participação de armadores, ao invés de contribuir para essa melhoria, pode levar a uma menor disputa pela área licitada, resultando em arrendamentos menos vantajosos para o poder público e, consequentemente, menor rentabilidade do ativo.

ID 66 - O foco desta contribuição é a **PLENA LIBERDADE DE PARTICIPAÇÃO NO PROCESSO DE LICITAÇÃO DO TECON10**.

Em relação a atualização dos estudos concorrenciais, a expectativa é que reforcem esse compromisso, assegurando um ambiente de concorrência justo e transparente.

Desde 2020, tem-se alertado sobre o aumento das filas de navios de contêineres no Porto de Santos, indicando uma clara reversão da tendência positiva de queda, observada desde a inauguração dos terminais BTP e DPW em 2013. O alerta sempre foi que sem novos investimentos o problema iria se agravar. A fila, que chegou ao seu menor patamar em 2019, com 8,9h/média de espera para atracação, atingiu assustadores 53 horas em 12/2024, indicando prejuízos com pagamento de sobrestadias da ordem de 3 bilhões de reais no ano passado.

Elevações de custos no setor são resultado de dois fatores principais: a baixa capacidade da infraestrutura, que gera filas e aumento de custo; e o excesso de burocracia, que dificultam o avanço de projetos de investimento

A construção de políticas públicas deveria residir, principalmente, no aumento dos níveis de investimento para ampliar a capacidade e reduzir as filas.

A regulação internacional aponta altos níveis de concentração, inclusive naturais e desejáveis, uma vez que permitem o investimento em terminais com maior capacidade, conforme apresentado por estudos e cálculos a seguir. .

A posição da Comissão Europeia (CE, 2018), em Significant Market Power (SMP) indica que as análises de poder de mercado devem ser feitas caso a caso, ainda que reconheça que o market share seja um bom parâmetro para determinar dominância. O texto defende que uma participação de mercado maior que 50% é um indicativo para a caracterização de uma posição dominante, porém, somente no caso de que os concorrentes não sejam capazes de expandir sua produção, ou sua oferta de serviços, a fim de atender às mudanças na demanda provocadas por seu rival com maior market share.

Como já dito, esse definitivamente não é o caso brasileiro, visto ampla concorrência e potencial de aumento da capacidade de terminais concorrentes no Porto de Santos e em outros portos, além da possibilidade real e imediata de entrada de novos terminais no mercado, e ainda considerando que todo o risco de demanda é do arrendatário.

O órgão regulador da Coreia do Sul, o Korea Fair Trade Commission (KFTC, 2012), defende o critério de 50%, assim como o órgão responsável da Indonésia, com padrão de 50% de market share para determinar o indício de poder dominante e em caso de fusões e aquisições admite-se até 75%. A legislação de Singapura (2016) considera 60% como indício de poder de mercado, considerando participações individuais ou conjuntas.

Portanto, há uma ampla aceitação global do uso de altos índices de concentração como ponto de referência de posição dominante, o que permite altos investimentos em grandes terminais com capacidade para

recepção de navios cada vez maiores.

É essencial conduzir análises de dominância abrangendo o mercado relevante como um todo, em vez de partes isoladas. A metodologia proposta pela Neowise utiliza bases públicas do Comex Stat (MDIC) e do Estatístico Aquaviário (ANTAQ) para definir os competidores de Mercado Relevante, com base nesses dados reais para evitar juízos de valor ou análises não auditáveis. O cálculo leva em consideração o volume de carga movimentada pelo porto por Unidades da Federação (UF) (origem e destino) e para filtra apenas cargas containerizadas, aplica-se tratamento com a base da ANTAQ, compatibilizando conforme o código do SH4 e corrigindo o volume redestinado. Gera-se uma matriz de origem-destino entre o porto e a sua hinterlândia, utilizando-se como proxy as UFs. Depois, avalia-se quem compete pelo fluxo de cargas containerizadas entre as UFs e Complexos Portuários entre esses e os Terminais, ponderando-se conforme as participações das UFs. Por fim, a participação de cada Terminal Molhado (TM) é determinada pela equação anexa no e-mail.

Realizando esse procedimento para o Complexo Portuário de Santos em diversos cenários, não tendo sido identificados índices de concentração elevados em tais níveis em nenhum cenário analisado, nem mesmo em cenários em que Operadores já instalados no Brasil ou em Santos venham a ser detentores das operações do Tecon10, ou em cenários com participações de grupos econômicos em terminais concorrentes ao Complexo de Santos.

Com isso, reafirma-se que não se deve criar barreiras à entrada de investidores no mercado de contêineres, sob pena de agravamento das filas nos portos e elevação de custos.

18. Em suma, sem a pretensão de esgotar os registros, nota-se diversos argumentos para não restringir a participação de nenhum agente econômico no certame. Em apertada síntese, registrou-se:

- Que restringir a entrada produziria o contrassenso absoluto de punir os prestadores capazes de operar o ativo da forma mais eficiente, justamente, por utilizarem a integração logística para alcançar essa maior eficiência, provendo serviços mais competitivos.
- Que não há problemas concorrenciais demonstrados;
- Que restringir a entrada gera desestímulo ao investimento e migração de recursos que poderiam ir de Portos Organizados para TUPs;
- Que a proibição da participação de armadores, ao invés de contribuir para essa melhoria, pode levar a uma menor disputa pela área licitada, resultando em arrendamentos menos vantajosos para o poder público e, consequentemente, menor rentabilidade do ativo;
- Que a possibilidade de participação dos interessados via consórcio deve ser mantida no edital, pois permite que haja um melhor balanceamento das responsabilidades com investimento proporcional de capital e gestão de riscos, de modo a viabilizar a adequação e operação nos termos previstos pelo Poder Concedente.
- Que estudo de 2022 do CADE (Nota Técnica nº 10/2022/CGAA3/SGA1/SG/CADE) não sugeriu a proibição de formação de consórcio no STS10, que tal posição foi reiterada em 2023 na análise da outorga do Porto de Itajaí/SC, no âmbito do Processo 08700.001838/2023-30, assim como a CPLA em sua NT nº 4/2025 também considerou não ser adequado vedar a formação de consórcio.
- Que há diversas razões para não se estabelecerem empecilhos às propostas por armadores neste certame, sobretudo: 1) verticalização é usual no setor portuário em todo o mundo; 2) há benefícios derivados da exploração de terminal portuário por armador; 3) estudos indicaram não ser recomendado proibir a participação de armador em leilão relacionados a terminais portuários; 4) há controle regulatório e concorrencial das futuras atividades do terminal; e 5) uma eventual conduta de self preferencing seria mitigada pelas regras do certame e atuação regulatória da Antaq.
- Que os armadores comumente possuem larga experiência em logística, transporte marítimo de contêineres e serviços correlatos, pertencendo a grupos mundialmente relevantes, alguns dos quais que já operam há anos terminais portuários de modo verticalizados;
- Que o marco regulatório já possui seus dispositivos para tratar abusos de poder de mercado, como prestação de serviço discriminatório;
- Que o órgão regulador da Coreia do Sul, o Korea Fair Trade Commission (KFTC, 2012), defende o critério de 50% de *market share* como parâmetro de dominância de mercado, assim como o órgão responsável da Indonésia, com padrão de 50% para determinar o índice de poder dominante e em caso de fusões e aquisições admite-se até 75%. A legislação de Singapura (2016) considera 60% como índice de poder de mercado, considerando participações individuais ou conjuntas;

- Que a integração vertical é uma tendência global irreversível e um caminho natural para a modernização do setor portuário brasileiro - proporciona ganhos operacionais, segurança jurídica aos investidores e maior capacidade de adaptação às transformações do mercado;
- Que a CMA-CGM adquiriu a Santos Brasil, tornando o maior terminal de contêineres do porto verticalmente integrado a um armador, em operação aprovada sem restrições pelo CADE. Para além disso, a DP World, para além de seguir operando contêineres, diversificou e ampliou significativamente suas operações com celulose e granel sólido vegetal em parcerias com outros players (Suzano e Rumo), tendo anunciado também sua diversificação para fertilizantes;

19. Por outro lado, os agentes contribuintes que demonstraram preocupação com eventual agravamento de aspectos anticoncorrenciais em decorrência de maior concentração e/ou verticalização de mercado com o resultado do certame também registraram suas posições, conforme os exemplos a seguir.

ID 12 - 1. Oposição à Participação de Operadores de Terminais Existentes no Porto de Santos no Processo de Licitação

Os operadores de terminais já estabelecidos no Porto de Santos possuem e gerenciam instalações dentro do porto, o que lhes confere vantagens significativas em termos de eficiência de custos, geração de receita e participação de mercado. Caso essas entidades consolidadas consigam obter o projeto TECON SANTOS 10, sua posição dominante no mercado poderá ser ainda mais reforçada, reduzindo potencialmente as oportunidades competitivas para outros operadores e comprometendo os princípios da concorrência justa.

O projeto TECON SANTOS 10 tem como objetivo aumentar a capacidade de movimentação de contêineres e a eficiência operacional do Porto de Santos por meio da introdução de nova infraestrutura portuária. No entanto, se os operadores atuais utilizarem suas vantagens existentes para vencer a licitação, poderão empregar sua influência de mercado para restringir o espaço operacional de outros concorrentes. Isso poderia resultar no aumento dos custos dos serviços, impactando negativamente o comércio internacional do Brasil e o crescimento econômico do país. Além disso, o controle de múltiplas instalações portuárias por esses operadores pode gerar práticas anticompetitivas, como acordos de exclusividade, manipulação de preços ou segmentação de mercado, o que poderia prejudicar significativamente o desenvolvimento sustentável do porto.

Para enfrentar essas preocupações, recomendamos que a ANTAQ proíba explicitamente a participação dos operadores de terminais já existentes no Porto de Santos no processo de licitação do TECON SANTOS 10. Essa medida ajudaria a garantir um ambiente de concorrência justa, proteger os interesses públicos e permitir que o projeto contribua positivamente para o desenvolvimento de longo prazo do porto.

ID 24 - Referente a Nota Técnica 04/2025/CPLA, item 4, realmente a participação dever ser livre para todos os que preencham os requisitos do Edital, sejam armadores ou não. Entretanto, o porto de Santos por ser um complexo portuário com vários terminais, deve favorecer a concorrência em benefício dos usuários. Não é aceitável que um único Grupo Armador ou Consorcio controlem a operação de 65 a 70% dos containeres movimentados. Um índice de participação máxima deve ser definido, e se for ultrapassado, o Armador ou Consórcio deve concordar em se desfazer do controle operacional de outros terminais antes do início da operação da fase 1. OBS: Não foi possível designar Notas Técnicas como documento passível de esclarecimento pois o formulário não permite o envio de observações referentes á nota técnica. Não aparecem opções de o sistema não aceita a contribuição.

ID 411 - Considerando a importância do porto de Santos na movimentação de cargas no Brasil, recomenda-se que seja definido, de forma antecipada, possíveis restrições de grupos, que se vencedores poderiam resultar em concentração de mercado. Recomenda-se observar as normas, práticas e jurisprudência do CADE na análise de Atos de Concentração do setor portuário para avaliação concorrencial após a assinatura do Contrato de Arrendamento.

ID 435 - A atualização do estudo concorrencial referente ao Tecon Santos 10 está sendo desenvolvida paralelamente à presente Consulta Pública, o que justificaria a ausência de menções específicas ao tema no Edital e no Contrato de Arrendamento, ainda que essa matéria tenha sido objeto de intenso debate tanto na Consulta Pública de 2022 quanto no processo atual, sendo ponto central à sua legalidade e ao alcance do melhor interesse público. Durante a audiência pública realizada em 18 de março de 2025, em resposta às diversas manifestações sobre os aspectos concorrenciais, a mesa esclareceu que o processo de revisão da análise concorrencial está em curso e que o estudo revisado deverá ser submetido à aprovação do Conselho Diretor da ANTAQ e ao Tribunal de Contas da União. Nesse contexto, é fundamental destacar que a contribuição dos players e agentes envolvidos é imprescindível para que a ANTAQ adote uma decisão tecnicamente embasada e alinhada ao interesse público nacional. É igualmente essencial contar com a análise concorrencial da Subsecretaria de Acompanhamento Econômico e Regulação (SEAE/SRE/MF), dada a sua competência legal para se manifestar sobre concessão, permissão ou autorização de uso de bens públicos (art. 54 do Decreto 11.907/2024), bem como seu aprofundado conhecimento setorial e sobre o específico certame. Portanto, deverá ser garantida oportunidade de manifestação aos agentes interessados no processo de revisão do estudo concorrencial, em observância às melhores práticas regulatórias, com amplo controle popular e participação de órgão especializado na matéria concorrencial e advocacy. Ainda, aproveitamos a

oportunidade para submeter o Parecer disponível em [https://stoccheforbes-my.sharepoint.com/:b:/g/personal/vcorrea_stoccheforbes_com_br/Ebdal4zzZ0VOIFzcpMGA0vMB-rZKh3N0CiuBmtsu9NvYjg?e=6xDpwv], o qual aborda diversos pontos relevantes de natureza concorrencial que deverão ser observados durante a revisão do referido estudo concorrencial para o Tecon Santos 10.

20. Em suma, sob diversos argumentos, as contribuições sugerem alterações na minuta de edital nos seguintes termos, em estrita síntese:

- Vedar a participação, tanto de forma individual quanto em consórcio, de armadores, bem como de empresas controladoras, controladas ou coligadas em qualquer grau que atuem na navegação marítima, neste processo licitatório;
- Proibição explícita a participação dos operadores de terminais já existentes no Porto de Santos no processo de licitação do TECON SANTOS 10;
- Declarar vencedoras do certame sociedades que detenham a titularidade de exploração de instalações portuárias dedicadas à movimentação e armazenagem de contêineres no Porto de Santos, bem como suas controladas, direta ou indiretamente, somente caso não tenham sido apresentadas propostas válidas de outras licitantes.
- Caso operadores e armadores já estabelecidos no Porto de Santos manifestem interesse no Tecon Santos 10, deverão reavaliar suas concessões preexistentes, renunciando a elas para se dedicarem exclusivamente aos investimentos nesse novo terminal;
- Definição de participação máxima (*share*) e, se for ultrapassado, o Armador ou Consórcio deve concordar em se desfazer do controle operacional de outros terminais no complexo portuário de Santos;
- Não admitir a formação de Consórcio entre empresas armadoras de grupos econômicos distintos que detenham titularidade de exploração de instalações portuárias dedicadas à movimentação e armazenagem de contêineres e carga geral no Complexo Portuários de Santos;
- Inclusão de cláusula a ser *performada* caso a vencedora do certame seja empresa armadora
- Reincluir os “remédios regulatórios” previstos nas versões anteriores do edital e do contrato - acionados em caso de falhas de mercado.

21. Diante do exposto, delineou-se basicamente três diferentes vertentes de posicionamento, a saber:

1. A primeira defende a realização da licitação sem qualquer tipo de restrição à participação de empresas, inclusive aquelas verticalmente integradas, ou seja, armadores que também operam terminais portuários. Segundo esse grupo, a integração vertical pode gerar ganhos de eficiência operacional, redução de custos, melhor coordenação de investimentos e aprimoramento dos serviços prestados, tanto para os operadores quanto para os usuários finais. Para esses participantes, a ausência de restrições favorece propostas mais atrativas e competitivas, e os órgãos reguladores, como a Antaq e o Cade, possuem capacidade e instrumentos suficientes para monitorar e coibir eventuais práticas anticompetitivas após o leilão, tornando desnecessária a inclusão de remédios ou vedações no edital (Nota Técnica 51 SEI 2532553).
2. A segunda corrente, por sua vez, é favorável à imposição de restrições ou vedações à participação de grupos econômicos já estabelecidos e verticalizados no Porto de Santos, especialmente armadores como a Maersk e a MSC. Esses participantes argumentam que a formação de consórcios entre empresas com grande poder de mercado pode reduzir a concorrência no leilão, afastar novos entrantes e concentrar ainda mais a movimentação de cargas em terminais próprios, prejudicando os terminais independentes. Destacam ainda que práticas como o self-preferencing — em que armadores priorizam seus próprios terminais — já são observadas no porto e comprometem a concorrência intraporto, única forma efetiva de competição no mercado local. Defendem, portanto, a inclusão de cláusulas no edital que proíbam a participação dessas empresas, inclusive de forma indireta ou minoritária, como forma de garantir a equidade no processo licitatório e mitigar os riscos concorrenciais (Nota Técnica 51 SEI 2532553).
3. A terceira corrente se posiciona a favor da realização da licitação com a inserção de “remédios” comportamentais no edital e no contrato de arrendamento, além de monitoramento contínuo das práticas concorrenciais por parte da Antaq, do Cade e de outros órgãos públicos. Para esse grupo, é necessário prever mecanismos que possam ser acionados em caso de abuso de poder de mercado por parte da empresa vencedora, garantindo um ambiente competitivo mesmo após o leilão. A ABEPRA, por exemplo, defende a reinclusão de cláusulas regulatórias que haviam sido previstas em versões anteriores do edital,

como forma de assegurar a harmonia do setor e prevenir comportamentos prejudiciais à concorrência (Nota Técnica 51 SEI 2532553).

22. No que se refere à problemática concorrencial, o Acórdão Nº 136-2025-ANTAQ (SEI 2489667), que por sua vez referendou a Deliberação-DG nº 14/2025 (SEI 2482887), declarou que a revisão da análise concorrencial seria empreendida pela Agência de forma concomitante à realização da consulta pública.

23. Não obstante, em se tendo em vista que a Audiência Pública terminou em 24/03/2025 e que o estudo concorrencial foi finalizado em 17/04/2025, todas as contribuições, incluindo os estudos recebidos por *e-mail*, foram devidamente encaminhadas a área técnica da ANTAQ que ficou incumbida da atualização dos estudos concorrenciais, a fim de que servissem de subsídio à análise a ser empreendida.

24. O estudo foi consubstanciado na Nota Técnica 51/2025/GRP/SRG (SEI 2532553), de 17/04/2025, aprovada pelo Despacho GRP SEI 2535809, de 22/04/2025 e pelo Despacho SRG SEI 2538209, 22/04/2025. Em estrita síntese, o estudo apreciou diversos cenários de sobreposição horizontal e integração vertical, apontando as medidas possíveis do ponto de vista de política regulatória a ser adotada pela ANTAQ. As alternativas apresentadas pela área técnica foram:

- Permitir verticalização, mas proibir os atuais incumbentes de participarem do leilão; e
- Permitir a participação dos incumbentes, desde que devolvam os ativos no Porto de Santos.

25. Ao examinar os aspectos positivos e negativos das opções apresentadas, elencados detalhadamente no capítulo 6 da Nota Técnica nº 51/2025/GRP/SRG, o Gerente de Regulação Portuária posicionou-se pela adoção da opção a) **Permitir verticalização, mas proibir os atuais incumbentes de participarem do leilão**, por entender que gera mais externalidades positivas, conforme Despacho GRP (SEI nº 2535809). Como forma de minimizar o risco de diminuição da concorrência pelo mercado proveniente de tal opção, sugeriu a realização do certame em duas etapas:

1. **Etapla 1:** não permitir a participação dos atuais incumbentes do Porto de Santos. Poderiam participar dessa fase do certame agentes econômicos que atendessem os requisitos do edital, mesmo armadores, que não possuem ativos portuários no porto. Em caso de licitação deserta, seria realizada a segunda etapa do leilão.
2. **Etapla 2:** participação geral, inclusive dos atuais incumbentes do Porto de Santos, desde que estes, na hipótese de sagrarem-se vencedores do certame, promovam, até a assinatura do novo contrato, o desinvestimento dos ativos que atualmente exploram, mediante transferência do controle societário ou transferência de titularidade do próprio arrendamento portuário, conforme o caso.

26. Por fim, caso essa opção fosse a selecionada, alertou-se para a necessidade de realização de adaptações editalícias/contratuais, nos termos que seguem:

- a. regra proibitiva, na etapa 1, da participação, direta ou indireta, na licitação do Tecon 10, de empresa controladora, controlada, coligada ou integrante do grupo econômico de empresa com participação no mercado relevante de contêineres no porto de Santos;
- b. regra que permita que empresas com participação no mercado relevante de contêineres no porto de Santos, bem como sua respectiva controladora, suas controladas, coligadas ou integrante do mesmo grupo econômico possam participar do certame licitatório, oferecer propostas e sagrarem-se licitantes vencedoras, na etapa 2, sob a condição de que, até a assinatura do contrato de arrendamento do Tecon 10, deverá ser ultimada a transferência do controle societário ou do próprio arrendamento, com o compromisso formalizado e fiscalizado de limitação de acesso às informações comerciais concorrencialmente sensíveis do terminal até então por si explorado;
- c. regra prevendo, após a adjudicação, que eventuais contratos de exclusividade ou prioridade, do terminal ou partes de terminal, devem ser aprovados previamente pela Antaq, de forma a respeitar as normas da Antaq, como a Resolução nº 72/2022 e a Resolução nº 75/2022.

27. Diante desse cenário, isto é, dos achados do estudo concorrencial, a CPLA propôs resposta única e padrão para as 56 contribuições relacionadas ao tema concorrencial, nos seguintes termos:

Agradecemos a contribuição. Informamos que a área técnica da ANTAQ realizou novo estudo concorrencial, de forma a considerar o atual ambiente de mercado de terminal de contêineres no Complexo Portuário de Santos, conforme consubstanciado na Nota Técnica 51/2025/GRP/SRG (2532553), referendada pelos Despachos GRP (2535809) e SRG (2538209), disponibilizados na íntegra no sítio eletrônico do Leilão.

Neste contexto, duas alternativas se mostraram tecnicamente viáveis, a saber: (i) permitir verticalização, mas proibir os atuais incumbentes de participarem do leilão; e (ii) permitir a participação dos incumbentes, desde que devolvam os ativos no Porto de Santos.

Como forma de minimizar o risco de diminuição da concorrência, mas, ao mesmo tempo, manter o apetite pelo ativo, a ANTAQ optou por um certame em duas etapas, a saber: **Etapas 1** - não permitir a participação dos atuais incumbentes do Porto de Santos. Nesta etapa, poderiam participar do certame agentes econômicos que atendessem aos requisitos do edital, mesmo armadores, que não sejam titulares de contrato e não possuam qualquer participação societária no conjunto de terminais arrendados e de Terminais de Uso Privado que movimentam contêineres no Complexo Portuário de Santos, excluídos os terminais retroportuários, bem como suas respectivas coligadas ou integrantes do mesmo Grupo Econômico. Em caso de a Etapa 1 dar deserta ou de não ter sido apresentada proposta válida, seria realizada a segunda etapa do leilão; e **Etapas 2** - participação geral, inclusive dos atuais incumbentes do Porto de Santos, desde que estes, na hipótese de sagrarem-se vencedores do certame, promovam, até a assinatura do novo contrato, o desinvestimento dos ativos que atualmente exploram, mediante transferência da participação ou transferência de titularidade, conforme o caso.

28. Importante mencionar que o estudo concorrencial objeto da Nota Técnica 51/2025/GRP/SRG (SEI 2532553) deverá ser disponibilizado na íntegra no site da Agência, mais especificamente no portal da Audiência Pública do projeto TECON SANTOS 10.

29. Passemos às recomendações da Superintendência de Regulação registrados nas letras "a" e "b" do parágrafo 24 deste relatório. No intuito de promover os ajustes necessários ao edital do leilão, alinhando-o às recomendações técnicas e aos riscos concorrenciais, faz-se necessário avaliar a proposta de uma sessão pública de leilão em duas fases e os possíveis cenários.

30. No que concerne à participação do certame, não haveria qualquer restrição ao oferecimento de propostas. Contudo, sugere-se a divisão das Proponentes em dois grupos, **Proponentes Não-Incumbentes** (pessoas jurídicas, fundos de investimento e entidades de previdência complementar participantes do Leilão, individualmente ou em Consórcio, que não são titulares de contrato e não possuem qualquer participação societária no Mercado de Movimentação de Contêineres no Complexo Portuário de Santos, bem como suas respectivas coligadas ou integrantes do mesmo Grupo Econômico) e **Proponentes Incumbentes** (pessoas jurídicas, fundos de investimento e entidades de previdência complementar participantes do **Leilão**, individualmente ou em Consórcio, que são titulares de contrato ou possuem qualquer participação societária no Mercado de Movimentação de Contêineres no Complexo Portuário de Santos, bem como suas respectivas coligadas ou integrantes do mesmo Grupo Econômico).

31. Todas as Proponentes entregariam suas propostas pelo arrendamento, devendo as Proponentes Não-Incumbentes a obrigação de assinatura de Declaração de não participação no Mercado de Movimentação de Contêineres no Complexo Portuário de Santos.

32. Na sessão pública do leilão propriamente, haverá duas fases. Na FASE 1, seriam abertas as propostas das Proponentes Não-Incumbentes (aquelas que assinaram a declaração supracitada), estando de fora, pois, BTP, Santos Brasil SA e DPW, assim como suas coligadas ou integrantes dos mesmos grupos econômicos.

33. Tais propostas abertas na FASE 1 são então classificadas e, caso o Arrendamento receba 2 (duas) ou mais propostas na Etapa 1, será realizado o Leilão em viva-voz.

34. Participarão do Leilão em viva-voz as Proponentes Não-Incumbentes classificadas cuja oferta atenda a pelo menos uma das seguintes condições, a) esteja entre as 03 (três) maiores ofertas pelo Arrendamento; ou b) o valor da oferta seja igual ou superior a 90% (noventa por cento) do Valor da Outorga, ofertado pela Proponente Não-Incumbente cuja proposta corresponda à maior oferta pelo Arrendamento.

35. Caso não tenham sido apresentadas propostas válidas na etapa 1 do Leilão, proceder-se-á à ETAPA 2, em que serão abertas as propostas das Proponentes Incumbentes.

36. Neste caso, diferentemente da ETAPA 1, não haverá o viva-voz, de maneira que as propostas contidas nos envelopes deverão ser o valor definitivo. A razão para tal é que se espera que haja bem menor participação, restrita apenas às Proponentes Incumbentes.

37. O maior risco envolvido nessa modelagem da ETAPA 2 relaciona-se à complexa operação de venda de ativos de tamanha envergadura pelos atuais incumbentes. Tais operações devem previamente passar por anuência do CADE e da ANTAQ. O processo no CADE tem prazo máximo de 11 meses para conclusão, mas, as tratativas comerciais e legais na venda desses ativos podem demandar muitos meses antes de estar apto ao protocolo junto ao CADE e ANTAQ. Segundo a modelagem recomendada pela Superintendência de Regulação, a

assinatura do contrato deverá ocorrer apenas após a venda dos ativos. Esta alternativa elimina o risco de eventual não venda do ativo após assinatura do contrato, mas aloca o risco na demora para início do desenvolvimento e operação do terminal.

38. Tendo em vista a dinâmica do leilão como consequência dos apontamentos da área técnica, construiu-se as cláusulas editalícias do leilão em duas etapas. As alterações tiveram impacto em diversos tópicos do edital, senão vejamos:

1.1.14. **Complexo Portuário de Santos:** instalações portuárias arrendadas do Porto Organizado de Santos e demais Terminais de Uso Privado localizados nas cidades de Santos, Guarujá e Cubatão.

1.1.20. **Grupo Econômico:** Conjunto de empresas que esteja sob controle comum, interno ou externo, de uma **Controladora** e correspondentes empresas **Controladas** por esse conjunto de empresas, incluindo subsidiárias das mencionadas pessoas jurídicas;

1.1.23. **Mercado de Movimentação de Contêineres no Complexo Portuário de Santos:** conjunto de terminais arrendados e de Terminais de Uso Privado que movimentam contêineres no **Complexo Portuário de Santos**, excluídos os terminais retroportuários.

1.1.31. **Proponente Não-Incumbente:** pessoas jurídicas, fundos de investimento e entidades de previdência complementar participantes do **Leilão**, individualmente ou em **Consórcio** que não sejam titulares de contrato e não possuam qualquer participação societária no **Mercado de Movimentação de Contêineres no Complexo Portuário de Santos**, bem como suas respectivas coligadas ou integrantes do mesmo **Grupo Econômico**;

1.1.32. **Proponente Incumbente:** pessoas jurídicas, fundos de investimento e entidades de previdência complementar participantes do **Leilão**, individualmente ou em **Consórcio** que sejam titulares de contrato ou possuam qualquer participação societária no **Mercado de Movimentação de Contêineres no Complexo Portuário de Santos**, bem como suas respectivas coligadas ou integrantes do mesmo **Grupo Econômico**;

1.1.33. **Proponente:** termo que designa indistintamente as **Proponentes Não-Incumbentes** e as **Proponentes Incumbentes**.

1.1.36. **Transferência de Titularidade ou de Participação:** procedimento formalizado através de termo aditivo contratual, pelo qual o titular ou acionista/quotista transfere integralmente os seus direitos e deveres provenientes de contrato de Arrendamento ou Contrato de Adesão para outra pessoa jurídica, que assume a titularidade ou as ações/quotas do contrato no lugar do seu antigo titular.

(...)

16.8. Na hipótese prevista na cláusula 19.7, a **Garantia de Proposta** deverá estar vigente até o cumprimento da cláusula 28.2.2.

16.8.1. Em caso de não aprovação pelos órgãos competentes relacionados nas subcláusulas 27.2.11.1 e 27.2.11.2, salvo se a proponente tenha dado causa, a **Garantia de Proposta** não será executada.

(...)

19.7. Em caso da **Proponente Incumbente**, esta deverá comprovar o compromisso de **Transferência de Titularidade ou de Participação no Mercado de Movimentação de Contêineres no Complexo Portuário de Santos**, na forma que segue:

19.7.1. Compromisso de transferência de titularidade ou de participação de Contrato de arrendamento/adesão no **Mercado de Movimentação de Contêineres de Santos**, nos moldes da **Declaração de Compromisso de Transferência de Titularidade ou de Participação de Contrato de Arrendamento/Adesão no Mercado de Movimentação de Contêineres do Complexo Portuário de Santos**, na forma do **Apêndice 1 – Modelos do Edital (Modelo 23)**.

(...)

20.1. As **Proponentes** deverão apresentar, conforme cronograma do item 26.1.1 deste **Edital**, invólucros lacrados, contendo 1 (uma) via física e 1 (uma) via eletrônica cada, relativas:

20.1.1. Ao **1º Volume** - declarações preliminares, documentos de representação, **Garantia de Proposta** e, no caso de **Proponente Não-Incumbente**, a **Declaração de não participação no Mercado de Movimentação de Contêineres no Complexo Portuário de Santos**; e

(...)

21.1. A participação da **Proponente Não-Incumbente** na **Sessão Pública do Leilão** estará condicionada à apresentação prévia, em conformidade com os requisitos constantes do **Edital**, dos seguintes documentos:

(...)

21.1.4. Declaração de não participação no **Mercado de Movimentação de Contêineres no Complexo Portuário de Santos**, conforme Modelo 22, referido no **Apêndice 1 - Modelos do Edital**.

(...)

21.2. A participação da **Proponente Incumbente** na **Sessão Pública do Leilão** estará condicionada à apresentação prévia, em conformidade com os requisitos constantes do **Edital**, dos seguintes documentos:

(...)

22.1. A licitação do **Arrendamento** regida por este **Edital** ocorrerá em **Sessão Pública de Leilão** presencial, que compreenderá a abertura das propostas, se aplicável, em duas etapas, respectivamente etapa 1 e etapa 2, observadas as regras do **Manual de Procedimentos**.

22.1.1. Na etapa 1 do **Leilão**, serão abertas apenas as propostas das **Proponentes Não-Incumbentes**, nos termos do item 1.1.30.

22.1.1.1. O critério de julgamento na etapa 1 do **Leilão** é o de maior **Valor da Outorga** a ser pago à **Autoridade Portuária** pela cessão onerosa da área do **Arrendamento**, devendo o montante ser apresentado em reais, com no máximo 2 (duas) casas decimais.

22.1.1.2. Abertas as propostas, estas serão ordenadas por meio do critério de maior **Valor da Outorga**.

22.1.1.3. As **Proponentes Não-Incumbentes** classificadas serão aquelas cuja proposta atenda à totalidade das exigências estabelecidas na legislação aplicável e ainda esteja submetida às condições e termos previstos neste **Edital**.

22.1.1.4. No caso de o **Arrendamento** receber, na Etapa 1, proposta de apenas uma **Proponente Não-Incumbente** classificada, esta será considerada vencedora do **Arrendamento**.

22.1.1.5. Caso o **Arrendamento** receba 2 (duas) ou mais propostas na Etapa 1, será realizado o **Leilão** em viva-voz.

22.1.1.6. Participarão do **Leilão** em viva-voz as **Proponentes Não-Incumbentes** classificadas cuja oferta atenda a pelo menos uma das seguintes condições:

22.1.1.6.1. Esteja entre as 04 (quatro) maiores ofertas pelo **Arrendamento**; ou

22.1.1.6.2. O valor da oferta seja igual ou superior a 90% (noventa por cento) do **Valor da Outorga**, ofertado pela **Proponente Não-Incumbente** cuja proposta corresponda à maior oferta pelo **Arrendamento**.

22.1.1.7. As **Proponentes Não-Incumbentes** apenas poderão apresentar lances na etapa viva-voz caso suas ofertas satisfaçam os termos do item 22.1.1.6.

22.1.1.8. Cada lance deverá superar o montante da oferta da própria **Proponente Não-Incumbente** para aquele **Arrendamento**, considerando que o lance:

22.1.1.8.1. deverá respeitar o intervalo mínimo entre lances, que será determinado pelo Diretor da **Sessão Pública do Leilão** e que deverá tomar como referência a última proposta ofertada pela **Proponente Não-Incumbente**;

22.1.1.8.2. deverá respeitar o tempo máximo entre lances fixado pelo Diretor da **Sessão Pública do Leilão**;

22.1.1.8.3. deverá alterar a classificação da **Proponente Não-Incumbente**; e

22.1.1.8.4. não poderá ter valor idêntico ao lance de outra **Proponente Não-Incumbente**.

22.1.1.9. O Diretor da **Sessão Pública do Leilão** declarará o encerramento da etapa 1 do **Leilão** quando, terminado o prazo dado para a oferta de novos lances, nenhuma **Proponente Não-Incumbente** se manifestar com novo lance segundo as condições estabelecidas no item 22.1.1.8.

22.1.1.10. Imediatamente após o encerramento da etapa 1 do **Leilão**, havendo oferta de lances à viva-voz, todas as **Proponentes Não-Incumbentes** deverão ratificar as suas propostas finais mediante a assinatura de carta a ser emitida pela **CPLA**, conforme modelo constante no **Apêndice 3 - Modelo de Ratificação da Proposta pelo Arrendamento**, contendo a sua oferta final.

22.1.1.11. Em caso de empate entre Propostas, não sendo resolvido mediante apregoação à viva-voz nos termos dos itens 22.1.1.5 e 22.1.1.6, e respectivos subitens, o desempate ocorrerá mediante a reapresentação de propostas escritas, sagrando-se vencedora a **Proponente Não-Incumbente** que apresentar a maior proposta escrita.

22.1.1.11.1. As propostas escritas a serem reapresentadas deverão observar, no que couber, as disposições do item 22.1.1.8.

22.1.1.11.2. Em não sendo resolvido o desempate na forma do item 22.1.1.11, aplicar-se-ão os critérios legais de preferência, na forma do art. 60, §1º da Lei nº 14.133, de 2021, conforme item 20.9 e nos termos do **Manual de Procedimentos**.

(...)

22.1.2. Caso não tenham sido apresentadas propostas válidas na etapa 1 do **Leilão**, proceder-se-á à etapa 2, em que serão abertas as propostas das **Proponentes Incumbentes**.

22.1.2.1. O critério de julgamento da etapa 2 do **Leilão** é o de maior **Valor da Outorga** a ser pago à **Autoridade Portuária** pela cessão onerosa da área do **Arrendamento**, devendo o montante ser apresentado em reais, com no máximo 2 (duas) casas decimais.

22.1.2.2. Abertas as propostas, estas serão ordenadas por meio do critério de maior **Valor da Outorga**.

22.1.2.3. As **Proponentes Incumbentes** classificadas serão aquelas cuja proposta atenda à totalidade das exigências estabelecidas na legislação aplicável e ainda esteja submetida às condições e termos previstos neste **Edital**.

22.1.2.4. Encerrada a etapa 2 do **Leilão**, será declarada vencedora a **Proponente Incumbente** que tiver apresentado a maior oferta de **Valor da Outorga** a ser pago à **Autoridade Portuária** pela cessão onerosa da área do **Arrendamento**.

22.1.2.5. Em caso de empate entre propostas, aplicar-se-ão os critérios legais de preferência, na forma do art. 45, § 2º e art. 3º, § 2º da Lei nº 8.666, de 1993, e não sendo resolvido desta forma, por sorteio, a ser realizado na mesma **Sessão Pública do Leilão**, conforme item 20.9 e nos termos do **Manual de Procedimentos**.

(...)

23.4.1. Caso haja inabilitação das **Proponentes Não-Incumbentes** até o ponto de não haver mais proposta válida para este grupo, a **CPLA** convocará sessão pública de leilão extraordinária, em local, data e hora a serem oportunamente definidas e divulgadas na página do **Leilão**, para abertura das propostas das **Proponentes Incumbentes**, as quais serão classificadas conforme item 22.1.2.2.

(...)

Seção I - Das Obrigações Prévias à Celebração do Contrato

27.2.11. Na hipótese de **Adjudicatária** que seja **Proponente Incumbente**, nos termos da cláusula 19.7, o prazo previsto na cláusula 27.1 poderá ser prorrogado para até 180 (cento e oitenta) dias a contar da publicação do ato de homologação e adjudicação, devendo a **Adjudicatária** apresentar os seguintes documentos ao Poder Concedente neste prazo:

27.2.11.1. Protocolo de requerimento de **Transferência de Titularidade ou de Participação**, junto à **ANTAQ**, na qualidade de cedente, nos termos da Resolução 57/2021-ANTAQ, ou aquela que vier a substituí-la, como condição prévia para venda dos ativos;

27.2.11.2. Protocolo de requerimento junto a outras autoridades públicas que tenham a possibilidade de impedir o cumprimento da autorização da **Transferência de Titularidade ou de Participação** como condição prévia para venda dos ativos.

(...)

Seção II - Da Celebração do Contrato de Arrendamento

28.2.2. Na hipótese de **Adjudicatária** que seja **Proponente Incumbente**, nos termos da cláusula 19.7, a convocação da **Adjudicatária** pelo **Poder Concedente** para a assinatura do contrato somente se dará quando for concluída efetivamente a operação de **Transferência de Titularidade ou de Participação**, por meio do registro na junta comercial competente, o qual deverá ser encaminhado ao **Poder Concedente** como condição para a assinatura do **Contrato de Arrendamento**.

39. Para atendimento às cláusulas supracitadas, foram também adicionados dois modelos de declaração, a saber:

Modelo 22 - Declaração de não participação no Mercado de Movimentação de Contêineres no Complexo Portuário de Santos - Volume 1;

Modelo 23 - Declaração de Compromisso de Transferência de Titularidade ou de Participação de Contrato de Arrendamento/Adesão no Mercado de Movimentação de Contêineres de Santos - Volume 3.

40. Não obstante ao endereçamento dos achados concorrenciais no âmbito da minuta do Edital, o qual tem por objetivo evitar a excessiva concentração horizontal no Complexo Portuário de Santos, é preciso que haja replicação dessa preocupação na minuta de Contrato. Caso contrário, todo o trabalho de evitar concentração excessiva no momento do leilão pode vir por água abaixo no período de execução propriamente do contrato, por exemplo, caso parcela da participação do Arrendamento seja vendido a pessoa jurídica, bem como suas respectivas coligadas ou integrantes do mesmo grupo econômico, que seja titular de contrato de Arrendamento ou de Adesão de instalação portuária autorizada para a movimentação de contêineres nas cidades de Santos, Guarujá e Cubatão.

41. Para evitar isso, sugere-se a inclusão da seguinte cláusula na minuta do Contrato:

6.4. É vedada a transferência, durante todo o prazo contratual, de qualquer percentual de participação do **Arrendamento** a pessoas jurídicas, bem como suas respectivas coligadas ou integrantes do mesmo grupo econômico, que sejam titulares ou tenham qualquer participação societária em contrato de Arrendamento ou de Adesão de instalação portuária autorizada para a movimentação de contêineres nas cidades de Santos, Guarujá e Cubatão.

42. Ainda, para atender regra recomendada pela SRG e registrada no parágrafo 23, "c" deste relatório, vejamos como ela foi replicada na minuta do contrato.

43. A preocupação exarada pela área técnica diz respeito à possibilidade, ainda que tomadas as precauções concorrenciais no leilão, a empresa vencedora venha a praticar atos anticompetitivos por meio de celebração de contratos comerciais de prioridade, exclusividade etc.

44. Dessa forma, a despeito de esta ANTAQ estar plenamente capacitada para exercer sua função regulatória de controle e fiscalização contra práticas lesivas à concorrência, entende-se pertinente que esta Agência, justamente no cumprimento dessa função, não seja privada da obtenção de informações que são imprescindíveis para a avaliação de eventual cometimento de tais práticas.

45. Ressalta-se que não se trata do compartilhamento de informações de maneira periódica ou automática, mas apenas no contexto de haver indícios ou fundado receio de materialização de riscos e efeitos potenciais derivados de condutas anticompetitivas, discriminatórias ou abusivas da instalação portuária. Dessa forma, apenas após juízo de admissibilidade, a ANTAQ poderá requisitar informações e conteúdos de acordos operacionais e contratos comerciais de exclusividade ou prioridade com armadores e clientes.

46. Não obstante, no caso específico de contratos de exclusividade ou prioridade com armadores, estes deverão ser submetidos a prévia aprovação da ANTAQ.

47. Para tanto, sugere-se as seguintes adições à minuta de contrato:

7 Obrigações e Prerrogativas das Partes

7.1.2.7 Havendo indícios ou fundado receio de materialização de riscos e efeitos potenciais derivados de condutas anticompetitivas, discriminatórias ou abusivas da instalação portuária, trazidos a conhecimento por representação pública ou denúncia, após o devido juízo de admissibilidade, ou de ofício pela ANTAQ, poderão ser requisitados pela ANTAQ:

a) informações e conteúdos de acordos operacionais e contratos comerciais firmados com armadores, tais como os Vessel Sharing Agreements ("VSAs") e similares, incluindo discriminação de preços e outras variáveis econômicas;

b) informações e conteúdos de contratos de exclusividade ou prioridade, do terminal ou partes de terminal, e similares, incluindo discriminação de preços e outras variáveis econômicas;

c) informações e conteúdos de acordos operacionais e contratos comerciais firmados com usuários, tais como os Terminal Service Agreement ("TSAs") e similares, incluindo discriminação de preços e outras variáveis econômicas; e

d) outras informações e documentos solicitados pela ANTAQ para a apuração específica;

7.1.2.8. Sem prejuízo das medidas fiscalizatórias e sancionatórias previstas nas leis e normas, a recusa do adimplemento do fornecimento das informações previstas na Subcláusula 7.1.2.7 sujeitará a Arrendatária às penalidades previstas nos normativos da ANTAQ e neste Contrato, sendo expressamente vedada a possibilidade de alegação de ausência de poderes para exigir as informações pactuadas.

7.1.2.9 Eventuais contratos de exclusividade ou prioridade do terminal, ou partes de terminal, celebrados com armadores, deverão ser submetidos a prévia aprovação da ANTAQ.

2. ITENS, VALORES E PREMISSAS PREVISTOS NA MODELAGEM (CAPEX/OPEX)/ PROJEÇÃO DE DEMANDA

48. Quanto a este item, o cerne das contribuições questiona as premissas e os valores usados nos cadernos Seção E - Financeiro, Seção D - Operacional, Seção C - Engenharia e Seção B - Estudo de Mercado e que serviram de base para os achados da modelagem, isto é, os parâmetros de saída.

49. Por exemplo, vejamos a contribuição ID 125, que trata sobre eventual inadequação da receita média da movimentação de contêineres:

ID 125: A utilização da média histórica de terminais do Complexo Portuário de Santos como base para a definição da receita média da movimentação de contêineres no STS10 é inadequada, pois ignora o impacto do aumento de capacidade operacional que esse novo terminal irá trazer ao longo do tempo para o Complexo Portuário de Santos. O aumento na oferta dos serviços de movimentação de contêineres, atrelado ao crescimento da infraestrutura e da eficiência no manejo de cargas altera significativamente o mercado local, tornando a média histórica um parâmetro desatualizado e impreciso. Dessa forma, solicita-se a revisão do preço adotado como receita média para o Tecon Santos 10, considerando a maior oferta de capacidade e eficiência do novo terminal e sua influência no mercado local, que tenderá a baratear o ticket médio da movimentação de contêineres.

RESPOSTA: Agradecemos a contribuição. Observa-se que o preço unitário por TEU estabelecido para o Tecon Santos 10 considerou as demonstrações contábeis dos últimos 10 anos como período de análise. Este prazo longo de análise mitiga as possíveis oscilações de mercado e equaliza os efeitos de excesso ou falta de capacidade, tendo em vista a competição de carga containerizada no Complexo Portuário de Santos. Nesse sentido, a metodologia está adequada para precificar os serviços de movimentação e armazenagem do futuro arrendamento do Tecon Santos 10.

50. Noutro exemplo, o ID 148, questionam-se as premissas por trás do número de colaboradores no TECON, conforme segue:

ID 148: A exigência de colaboradores “em número suficiente” é conflitante com a estimativa de colaboradores dos estudos prévios, o que impacta nos custos calculados para o terminal (Seção D dos estudos). O número suficiente de trabalhadores permanentes pode ser maior do que o calculado, de modo a impactar inclusive nas indenizações a serem pagas ao OGMO em razão da contratação direta de funcionários. Portanto, solicita-se seja esclarecido se os cálculos realizados pela Seção D compreendem a necessidade de contratações permanentes, com a consequente indenização ao OGMO, além de eventuais contratações de trabalhadores avulsos?

RESPOSTA: Agradecemos a contribuição e informamos que os cálculos de mão de obra na Seção D - Operacional estão divididos em duas partes: mão de obra fixa (Item 4.1.1.) e mão de obra avulsa (Item 4.2.1.). Para o cálculo do custo da mão de obra fixa utilizou-se o índice de produtividade de empregados de terminais de maior porte no Brasil para estimar o número de funcionários próprios. O cálculo de mão de obra avulsa foi feito em cima das demonstrações financeiras dos terminais de contêineres no Porto de Santos. Ressalta-se que se trata de um modelo conceitual sem obrigações de seguir os números apresentados no estudo, deve ser apenas garantido o número suficiente de trabalhadores qualificados para a execução das atividades no terminal conforme Minuta do Contrato.

51. Ainda, a ID 205 informa que talvez tenha havido erro na definição dos salários médios, os quais estariam abaixo daqueles praticados pelo setor:

ID 205: Sugere-se a revisão dos parâmetros que embasaram a definição dos custos com mão de obra apresentados na Seção D – Operacional, de forma a adequá-los aos valores usualmente praticados pelo mercado

O item 4.1.1 da Seção D – Operacional do EVTEA apresenta a memória de cálculo e os critérios utilizados para o dimensionamento da equipe de mão de obra do terminal TECON Santos 10. Ao analisar esses parâmetros, observa-se um erro relevante na definição dos salários médios, os quais estão substancialmente abaixo daqueles praticados no setor.

Essa constatação é corroborada pela análise dos demonstrativos financeiros da Santos Brasil e da BTP, em que se observa que o custo médio mensal por funcionário nos anos de 2023 e 2024 foi da ordem de:

R\$ 12 mil na operação de contêineres da Santos Brasil (<https://api.mziq.com/mzfilemanager/v2/d/cf449510-6b50-479e-aba7-6ab35d5a0c6f/3d0fee0b-a15d-93a7-daae-f64f89a5818d?origin=1>)

R\$ 18 mil no terminal BTP (<https://publicidadelegal.gazetasp.com.br/arquivos/2024-04/digital-gsp-250424-brasil-terminal.pdf>)

Tais valores são mais de 60% superiores aos considerados na Seção D – Operacional, o que prejudica a acurácia da modelagem econômico-financeira e pode comprometer a viabilidade financeira do empreendimento.

Dessa forma, a revisão dos parâmetros de custo com mão de obra é essencial para garantir a aderência do estudo à realidade operacional e assegurar a sustentabilidade econômica do projeto.

Com a revisão desses parâmetros, os potenciais licitantes poderão formular propostas comerciais adequadas, diante dos custos reais com mão de obra no terminal portuário.

RESPOSTA: Agradecemos a contribuição e informamos que alguns custos foram reavaliados e recalculados. As alterações estão expostas na Nota Técnica nº 12/2025/COPAQ2-INFRASA/SUPAQ-INFRASA/DIPLAN-INFRASA/DIREX-INFRASA/CONSAD-INFRASA/AG-INFRASA.

52. A contribuição ID 330 aponta que, não somente a projeção de demanda não estaria alinhada com a demanda existente, como também existiria eventual superdimensionamento de equipamentos nos estudos, nos termos que seguem:

ID 330: Com base no EVTEA Seção B – Estudo de Mercado, a INFRA S.A. apresenta projeção de demanda micro para carga containerizada de até 987.403 TEU/ano para 2031. Conforme apontado em contribuição anterior, (i) a projeção de demanda não está alinhada a demanda existente e (ii) parte de premissas que devem ser revistas pela INFRA S.A.

No entanto, de forma complementar, também é necessário apontar que existe um superdimensionamento de equipamentos nos estudos, sendo certo que a movimentação exigida – mesmo que excessiva – também é incompatível com a quantidade de 14 Portêineres – Ship to Shore (STS) – exigida da Arrendatária (considerando os novos e os em operação no terminal).

Nesses termos, de forma complementar à revisão das premissas de demanda e CAPEX tratadas em contribuição específica, sugerimos que a INFRA S.A. também reavalie a quantidade de Portêineres – Ship to Shore exigidos e promova a redistribuição do investimento ao longo da vigência do contrato.

RESPOSTA: Referente a capacidade de berço, informamos que a prancha média geral foi aplicada levando em consideração performances realizadas no Porto de Santos. Conforme observado anuário estatístico da Antaq, no ano de 2019, o terminal da BTP alcançou em seus berços BTP I (SSZ0107), BTP II (SSZ0108) e BTP III (SSZ0109), a Prancha Média Operacional de 84, 89 e 82 unidades/hora respectivamente, estando inserido nesses valores as perdas operacionais. Em 2019 a BTP operou com total de 8 unidades de STS, perfazendo

uma média de 2,7 STS/berço, ou seja, fazendo a relação da Prancha Média Operacional alcançada pelo número médio de STS/berço, temos:

- Berço 1 - 31,5 movimentos/equipamento/h;
- Berço 2 - 33,4 movimentos/equipamento/h;
- Berço 3 - 30,7 movimentos/equipamento/h;

Portanto, ratificamos que o histórico do terminal de contêiner no Porto de Santos, conforme dados da Antaq, demonstra que é possível alcançar a Prancha Média Operacional de 32 movimentos/equipamento/h conforme estimado no estudo que ponderou as produtividades médias dos mais modernos STS (30 a 35 movimentos/equipamento/h).

Na modelagem do estudo Tecon Santos 10 foi projetada a operação com 4 equipamentos STS por navio para operação em três berços e 3 STS por navio para operação em um berço. Deste modo, a prancha média geral, que corresponde à relação média de carga movimentada pelo período total de atracação, foi calculada para fase definitiva do projeto em aproximadamente 87 unidades por hora (média de 3 berços com prancha geral de 99 unid./h e 1 berço com 57 unid./h), considerando a consignação média futura para o ano de 2034 de 1.968 unidades/navio para os três berços New Panamax e para o berço Panamax a consignação média foi de 1.327,7 unidades/navio.

O tempo não operacional por atracação (tempo médio para início de operação e tempo médio para desatracar) teve a previsão de 4,7 horas e prancha operacional média operacional por berço de aproximadamente 113 unidades por hora, que corresponde à média de 3 berços com prancha operacional de 130 unid./h e 1 berço com 65 unid./h.

Contudo, com objetivo de aprimorar o estudo, informamos que a capacidade do terminal foi reavaliada e será disponibilizada na versão revisada do estudo.

53. A revisão dos estudos levada a cabo pela INFRA SA como consequência das contribuições da Audiência Pública contemplou uma série de alterações nos itens, valores e premissas do EVTEA. As alterações promovidas estão discriminadas na Nota Técnica nº 12/2025/COPA2-INFRA/INFRASA/DIPLAN-INFRA/DIREX-INFRA/CONSAD-INFRA/AG-INFRA, a qual será publicada no site do leilão.

54. Apenas a título de exemplo, na Seção B - Estudos de Mercado, 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. Ainda, no que se refere à receita média unitária da modelagem, esta 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.

55. Na Seção C - Engenharia, o CAPEX do projeto como um todo foi revisado, havendo inclusão de investimentos e adequação de número de equipamentos para o terminal. Por exemplo, 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 Semireboques. O custo unitário foi mantido.

56. Na seção D - Operacional, também como consequência das contribuições, apenas a título de exemplo, foram alterados os valores dos salários e encargos da função "Engenheiro" da operação e da manutenção para a referência Consultoria DNIT, Código 8061; alterou-se o número de funcionários necessários nas áreas operação e manutenção para 2.999; foram alterados os custos variáveis da carga containerizada da seguinte forma: Mão de Obra avulsa: de R\$ 13,90 para R\$ 13,78 por TEU, Utilidades variáveis: de R\$ 29,98 para R\$ 30,62 por TEU e Tarifas Portuárias: de R\$ 11,17 para R\$ 10,98 por TEU.

57. Como relatado ao final da resposta, a capacidade do terminal foi reavaliada e será tema desta Nota adiante.

3. MATRIZ DE RESPONSABILIDADES E REEQUILÍBRIO CONTRATUAL

58. Neste item, destacam-se as contribuições que problematizaram a matriz de responsabilidades contratual bem como os mecanismos previstos para o reequilíbrio contratual.

59. A contribuição ID 147 questiona que a previsão da cláusula 5.3 da minuta do contrato seria demasiadamente ampla e genérica, imputando à futura arrendatária a responsabilidade por uma dimensão desconhecida de investimentos, impossíveis de precificação na proposta. Portanto, solicita que seja inserida a possibilidade de reequilíbrio econômico-financeiro inerente aos investimentos de implantação do terminal:

ID 147: A cláusula 5.3 da minuta do Contrato de Arrendamento prevê que “A Arrendatária será responsável por todos os investimentos, benfeitorias adicionais e serviços não especificados, mas que venham a ser necessários para alcançar os Parâmetros do Arrendamento. Os projetos e construções deverão observar os Parâmetros Técnicos”.

A previsão é excessivamente ampla e genérica, imputando à futura arrendatária a responsabilidade por uma dimensão desconhecida de investimentos, impossíveis de precificação na proposta. Isto tende a reduzir a atratividade do certame, considerando o risco de imposição de investimentos adicionais, sem previsão contratual, bem como a reduzir a vantajosidade das propostas, considerando a necessidade de provisionamento do risco.

Além disso, como a previsão é muito genérica, pode gerar dúvidas interpretativas para as situações em que a necessidade de investimentos decorre de fatores que não são risco da Arrendatária.

Nessa situação, é imprescindível que o contrato preveja expressamente que será assegurado à contratada o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro na hipótese de serem necessários investimentos adicionais, inclusive aqueles que decorrem de fatores que não são risco da Arrendatária. Caso contrário, a incerteza decorrente da indefinição quanto aos investimentos certamente será precificada pelos potenciais interessados, gerando propostas menos vantajosas para a Administração.

Desse modo, sugere-se a reformulação do item 5.3, a fim de que se preveja expressamente o direito ao reequilíbrio:

“5.3 A Arrendatária será responsável pela execução de todos os investimentos, benfeitorias adicionais e serviços não especificados, mas que venham a ser necessários para alcançar os Parâmetros do Arrendamento, desde que especificamente vinculados ao objeto do contrato, assegurando-se à Arrendatária o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro. Os projetos e construções deverão observar os Parâmetros Técnicos.”

RESPOSTA: Obrigado pela sua contribuição, porém, é importante destacar que o projeto apresentado no Estudo de Viabilidade Econômico Financeira e Ambiental (EVTEA) tem caráter meramente conceitual.

A arrendatária é a responsável pela elaboração do Plano Básico de Implantação (PBI), que é o plano com as especificações técnicas e de desempenho a serem desenvolvidas pela Arrendatária com vistas ao atendimento da Proposta pelo Arrendamento, bem como aos Parâmetros do Arrendamento.

Nos termos da subcláusula 7.1.2.6, i, a) do contrato, a Arrendatária será exclusivamente responsável por todos os estudos técnicos, incluindo, mas não se restringindo, às investigações de campo, aos estudos de viabilidade, aos projetos conceituais e finais, aos documentos de planejamento e aos documentos referentes às benfeitorias e implantações necessárias ao desempenho das Atividades no Arrendamento. Neste sentido, não há que se falar em reequilíbrio do contrato pelos investimentos realizados na implantação do referido PBI.

60. No caso da ID 163, parece ter havido confusão pela contribuinte no que diz respeito à cláusula 13.2.8, uma vez que essa cláusula não "libera" o Poder Concedente da responsabilidade por eventual atraso na disponibilização da área do arrendamento, mas apenas demonstra em que caso se dará o reequilíbrio econômico-financeiro. Ou seja, o Poder Concedente poderá sim ser responsabilizado pelo atraso na disponibilização da área do arrendamento a partir de outras cláusulas contratuais.

ID 163: A disposição libera o Concedente da responsabilidade por eventual atraso na disponibilização de área do arrendamento, caso (i) o atraso seja de até 12 meses; ou (ii) não haja demonstração de “prejuízos significativos”. Na prática, a previsão anula grande parte (senão toda) a responsabilidade do Concedente pela disponibilização da área, atribuindo ônus excessivos à arrendatária, especialmente considerando o cronograma para implantação das fases do projeto (conclusão do projeto em 8 anos, com fases intermediárias importantes em 6 e em 4 anos).

O atraso de 12 meses pode inclusive comprometer a apresentação do laudo de passivos ambientais, que precisa ser produzido em um ano.

Sendo assim, sugere-se estabelecer que o Concedente será responsável por qualquer atraso na disponibilização de área, independentemente de demonstração cabal de “prejuízo significativo”, deixando de haver a previsão da tolerância de 12 meses.

RESPOSTA: Obrigado pela sua contribuição. Informamos que o arrendamento passa a ter vigência somente a partir da Data de Assunção, que corresponde à data de celebração do Termo de Aceitação Provisória e Uso de Ativos, previsto nas Subcláusulas 3.1 e 3.1.1 do Contrato.

Importante ressaltar também que o item 13.2.8 diz respeito aos custos decorrentes na disponibilização da Área do Arrendamento, no sentido de que, nos termos desse item, a arrendatária poderá pleitear reequilíbrio econômico-financeiro, ficando a arrendatária, neste caso, isenta das penalidades decorrentes do atraso no cumprimento de suas obrigações.

61. O ID 327 sugere que seja adotado mecanismo automático de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do empreendimento, a exemplo do setor rodoviário. Em resposta, foi ressaltado que os mecanismos automáticos são típicos das concessões, em que há monopólio natural e, consequentemente, remuneração exclusiva por tarifas definidas pelo Poder Concedente. Seguem os detalhes:

ID 327: Verifica-se que a minuta do Contrato de Arrendamento prevê sistemática de compartilhamento dos encargos decorrentes da execução de medidas mitigadoras e compensatórias resultantes do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança.

Inobstante a adequação do mecanismo, ao regradar contratualmente o compartilhamento dos custos associados a medidas decorrentes de decisão administrativa cujas dimensões não é possível estimar, não há procedimento contratual que torne automática a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro decorrente do risco alocado ao Poder Concedente.

Em contratos de concessão de outros setores, tal como no setor rodoviário, existe um mecanismo de contas em que recursos gerados no projeto compõem saldo em conta vinculada que permite depósitos em eventos determinados, como nos casos de compartilhamento de riscos. Considerando que o projeto não contempla contas vinculadas, sugere-se que seja estabelecido um procedimento de verificação da implementação das medidas mitigadoras e compensatórias implementadas, que: (i) poderia ser acompanhado pela ANTAQ, por exemplo, por meio da sistemática do Relatório de Acompanhamento de Projeto de Investimento Realizado (RAPIR), em periodicidade semestral, (ii) seja capaz de acompanhar os valores desembolsados pela arrendatária e proceder ao reequilíbrio e (iii) torne o reequilíbrio automatizado, por exemplo, mediante desconto no valor do arrendamento variável, sendo que, caso o valor devido a título de arrendamento variável em um mês não seja suficiente, poderá se apropriar dos meses seguintes.

RESPOSTA: Agradecemos a contribuição. Procedimentos contratuais que tornam automática a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro e prevêem contas vinculadas são típicos de contratos de concessões em que há monopólio natural e, consequentemente, remuneração exclusiva por tarifas definidas pelo Poder Concedente. Neste contexto, revisões periódicas cumprem o papel de manutenção da saúde financeira do concessionário, ou, até mesmo, de compartilhar algum ganho de eficiência com os usuários. No setor portuário, onde os preços são livres e há mercado competitivo, revisões automáticas resultariam em alto custo regulatório e poderiam transferir ineficiências do arrendatário ao erário.

Portanto, nos termos da cláusula 14.1.1 da minuta do Contrato, somente em situações extraordinárias é que qualquer uma das partes poderá solicitar a recomposição do equilíbrio contratual e, este será cabido, somente nos casos em que vierem a se materializar quaisquer dos riscos expressamente assumidos pela outra parte nos termos deste Contrato, com reflexos econômico-financeiros negativos para a solicitante.

Em relação ao Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), informa-se que o valor de compensação da versão de 2022 será atualizado e reinserido no estudo.

62. Nesta temática de matriz de riscos, importante mencionar duas alterações na minuta do Contrato, quais sejam previsões resultado da inclusão da obrigação de construção da laje e píer do terminal de passageiros e a exclusão da divisão do risco referente ao Estudo de Impacto de Vizinhança (tais pontos serão melhor debatidos nesta nota técnica especificamente nos itens desses dois temas):

a) Em tendo havido a exclusão, no EVTEA, da obrigação de pagamento à autoridade portuária das quatro parcelas remanescentes à título de valor a título de arrendamento inicial, e tendo incluído, no seu lugar, a construção da laje e píer do terminal de Passageiros, como obrigação da Arrendatária, tem-se o seguinte clausulado:

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 das obras de construção da laje e píer de passageiros, fora da Área do Arredamento, em relação ao monte de R\$ 800.553.055,03 (oitocentos milhões, quinhentos e cinquenta e três mil e cinquenta e cinco reais e três centavos), referenciado a julho de 2024, na proporção de 30% (trinta por cento) sobre a variação.

(...)

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 das obras de construção da laje e píer de passageiros, fora da **Área do Arredamento**, em relação ao monte de R\$ 800.553.055,03 (oitocentos milhões, quinhentos e cinquenta e três mil e cinquenta e cinco reais e três centavos), referenciado a julho de 2024, na proporção de 70% (setenta por cento) sobre a variação.

b) Por ter sido incluído na modelagem o EIV, foi retirado da matriz de risco o compartilhamento do risco referente ao EIV.

4. MEIO AMBIENTE, ETA, LICENÇAS AMBIENTAIS ETC.

63. As questões referentes a meio ambiente e sustentabilidade levantadas pelas contribuições foram bastante diversas e serão apresentadas resumidamente na sequência.

64. A ID 105 sugere a ampliação do prazo para que a futura arrendatária informe os passivos ambientais de 01 ano para 04 anos, conforme segue:

ID 104: A exclusão da responsabilidade do Poder Concedente quanto aos passivos ambientais poderá ocorrer somente mediante estudos detalhados do solo e água subterrânea. Esses estudos são compostos por Análise Preliminar, abertura de poços de monitoramento, análise confirmatória, Investigação Detalhada, Avaliação de Risco à Saúde Humana, Monitoramento e Qualidade do Ar e Águas Subterrâneas e Plano de Intervenção. Durante as etapas, caso haja necessidade, um Levantamento Geofísico também será realizado. Mediante tamanha execução, sugere-se alterar o item 12.2 do contrato de arrendamento: “Os Passivos Ambientais não conhecidos identificados pela Arrendatária no prazo de até 4 (quatro) anos contados da Data de Assunção serão de responsabilidade do Poder Concedente, sendo tal responsabilidade limitada às exigências do órgão ambiental.”.

RESPOSTA: Agradecemos a contribuição e informamos que o prazo de 365 dias é apenas para identificação de passivos. Entende-se que o prazo estipulado no contrato do terminal Tecon Santos 10 está adequadamente dimensionado.

65. A ID 151 solicitou que houvesse maior especificação com relação à renovação dos equipamentos por equivalentes menos poluentes, que emitam menores quantidades de gases de efeito estufa.

ID 151: Nos termos da cláusula 7.1.1, item xxix, a Arrendatária deve promover “a renovação dos equipamentos por equivalentes menos poluentes, que emitam menores quantidades de gases de efeito estufa”. Da forma como foi redigida, é possível interpretar o dispositivo no sentido de que, sempre que houver equipamentos menos poluentes disponíveis no mercado (o que é inclusive difícil de monitorar), a Arrendatária terá que substituir os equipamentos. Isto cria uma situação de insegurança jurídica à arrendatária, que poderia sofrer sanções no âmbito do arrendamento sem qualquer previsibilidade. Sugere-se, portanto, aprimorar a redação do dispositivo, de modo a deixá-lo mais preciso, ou então suprimi-lo. Caso se entenda pelo aprimoramento da redação, sugere-se: “xxix. Promover a renovação dos equipamentos por equivalentes menos poluentes, que emitam menores quantidades de gases de efeito estufa, sempre que, a critério da arrendatária, a substituição for economicamente viável; e”.

RESPOSTA: Agradecemos a contribuição. A cláusula não impõe um cronograma ou obrigação automática de novos investimentos além dos já previstos, mas orienta, de forma programática, que futuras substituições sejam feitas com foco em eficiência e menor impacto ambiental. Além disso, a obrigação não exclui o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, nos termos da legislação vigente, em caso de exigência superveniente que represente efetivo impacto financeiro à Arrendatária. Desta forma, entendemos que a cláusula não altera o regime jurídico aplicável à alocação de riscos e compensações contratuais e será mantida. Portanto, a contribuição não será acatada.

66. As IDs 184 e 185 problematizam a modelagem no que se refere à previsão de compensação florestal pela futura arrendatária em razão da supressão de vegetação nativa de mangue. Na ID 184, é requerido que a precificação seja atualizada para contemplar também os custos relacionados à área onde deverá ser conduzida a compensação ambiental das obras a serem implantadas no terminal:

ID 184: O item 12 da Seção F - Ambiental do EVTEA trata da “Precificação dos Custos Ambientais para Licenciamento do Terminal” que, entre outras medidas, prevê a compensação florestal, pela futura Arrendatária em razão da supressão de vegetação nativa em uma área de aproximadamente 41.966 m², referente ao mangue.

Consta na Seção F que se estima um pagamento de compensação de área equivalente a 251.796 m². A partir desta área, calculou-se o valor da compensação, tendo como base de custos o SICRO-SP, de julho de 2024, culminando no valor de R\$ 546.839,72, conforme indicado na Tabela 9 – “Estimativa de custos com a elaboração de estudo para definição de medidas de controle ambiental”.

A esse respeito, entendemos que a estimativa de custos indicada na tabela 9 está incompleta, pois considera somente os valores relacionados ao plantio de mudas de árvore e sua manutenção, indicando a mão-de-obra, unidades das mudas e adubação necessária. O item, no entanto, não deixa claro em qual local as referidas mudas deverão ser plantadas ou mesmo se o local já foi adquirido pelo Poder Concedente ou se deverá ser adquirido pela futura Arrendatária.

Com base nisso, requer-se um maior detalhamento sobre a área em que o plantio deverá ser feito, se já foi adquirida pelo Poder Concedente ou se os custos para tal aquisição deverão integrar a proposta das futuras licitantes. Alternativamente ao cumprimento desta obrigação, sugerimos que seja avaliada a possibilidade de uso de crédito de carbono.

Além disso, o EVTEA parte da premissa de que cerca de 40% do mangue será preservado mesmo após a total implementação do projeto, contudo entendemos que esta premissa não se concretizará na prática. Isso porque a execução das obras reduzirá o fluxo de água no mangue, resultando em uma perda de área do manguezal maior do que os 41.966 m² estimados pelos estudos, em razão dos impactos diretos da supressão de vegetação e interferências no bioma.

Por essa razão, requer-se que o item 12.4 da Seção F do EVTEA – Ambiental seja atualizado para contemplar também os custos relacionados à área onde deverá ser conduzida a compensação ambiental das obras a serem implantadas no terminal, de modo que eventuais licitantes interessadas possam precificar suas propostas comerciais adequadamente, com base nos valores reais que devem ser dispendidos para atender às disposições editalícias. Destacamos a importância de que a atualização dos valores de compensação ambiental já contemple o fato de que a área a ser compensada será maior do que a indicada nos estudos.

RESPOSTA: Agradecemos as contribuições. Informamos que todas as atividades interventivas que apresentem significativo impacto socioambiental deverão ser devidamente licenciadas no órgão ambiental competente, cabendo a este a definição das medidas mitigadoras e compensatórias pertinentes a execução da atividade. Nesse sentido, o referido órgão será o responsável por definir o montante a ser compensado pelo novo arrendatário e também as formas a serem adotadas para tanto, incluindo o local, se for o caso. Esclarecemos que o estudo traz a estimativa de área a ser compensada, devido a necessidade de remoção da vegetação, tentando preservar o máximo possível do fragmento existente. Ressalta-se que nenhuma atividade classificada como de significativo impacto ambiental poderá ser executada pela concessionária sem as devidas autorizações ambientais pertinentes, emitidas pelo órgão ambiental.

67. Foram vários os questionamentos relacionados à realocação da rede de saneamento básico. Por exemplo, a ID 326 informa que é preciso haver mais clareza com relação a estes investimentos fora da área do arrendamento, tais como o descomissionamento da ETA existente e implantação da nova ETA na área comum do porto:

ID 326: Conforme informações listadas no EVTEA Seção F, a autoridade portuária é a atual responsável pela captação, transporte, tratamento e distribuição de água para o Porto de Santos, sendo certo que a água atualmente é tratada em ETE localizada no Cais do Saboó e que compromete a área operacional do futuro TECON 10.

Como efeito, a solução considerada pela INFRA S.A e ANTAQ é o descomissionamento da ETA existente e implantação de nova ETA na área comum do Porto Organizado. Ainda de acordo com o EVTEA a Arrendatária meramente será responsável pelo comissionamento da nova estrutura, sendo que, uma vez concluído, o investimento deverá ser transferido à Autoridade Portuária em conjunto com as respectivas licenças e autorizações necessárias.

Não obstante a previsão contratual, é certo que não existem informações sobre o processo de licenciamento/autorização por parte da CETESB (i) para a ETA que será descontinuada e/ou (ii) da ETA que será implantada pelo Arrendatário, em linha ao exigido pelo artigo 14, inciso III da Lei Federal nº 12.815/2013 e artigo 7, caput, do Decreto Federal 8.033/2013:

“Art. 14. A celebração do contrato de concessão ou arrendamento e a expedição de autorização serão precedidas de: (...) III - emissão, pelo órgão licenciador, do termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento.

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

Válido ressaltar que o próprio EVTEA – Seção F ressalta a competência da CETESB para proceder com o licenciamento ambiental e ressalta que a emissão da licença prévia é condicionada ao respectivo termo de referência emitido pela própria CETESB.

Nesses termos é necessário que a documentação ambiental mínima seja emitida para possibilitar que os interessados e futuros licitantes avaliem os trâmites, passivos e empecilhos necessários para implantação

RESPOSTA: Agradecemos as contribuições. Informamos que os prazos para obtenção de licenças e autorizações, relativos ao licenciamento ambiental, foram definidos com base na legislação vigente, sendo de obrigação da arrendatária a obtenção das referidas licenças.

Contudo, conforme estabelecido na minuta de contrato, a arrendatária se responsabiliza pelo atraso na emissão de licenças, permissões e autorizações relativas ao arrendamento. A Matriz de Risco foi estruturada de forma a incentivar que a arrendatária execute as ações necessárias perante os órgãos intervenientes para que sejam obtidas as licenças, autorizações etc, necessárias para o bom desenvolvimento das atividades.

Por oportuno, destaca-se a inclusão de um Plano de Transferência Operacional (PTO) no projeto 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 nova arrendatária, bem como a minimização do impacto sobre os usuários. Ademais, a menor capacidade operacional do terminal e seu estágio de maturidade nos primeiros anos contratuais são considerados para fins de projeção de participação de mercado e estimativa de ramp-up, o que consequentemente repercute sobre a microdemanda no cenário tendencial e na Movimentação Mínima Exigida.

68. A ID 442 pede maior detalhamento com relação às atuais licenças de operação da área que atualmente estão sob responsabilidade da Ecoporto Santos SA. Por exemplo, questiona se haverá transferência de LO ou se haverá necessidade de emissão de nova licença:

ID 442: Solicitamos a disponibilização de documentação que ateste a tempestividade do pedido de renovação das licenças de operação 2037 e 18002079. Adicionalmente, esclarecer se o Pátio 3 - cuja operação é

autorizada pela Licença de Operação 18002615 - também será assumido pela nova arrendatária e, caso positivo, disponibilizar comprovação da tempestividade de sua solicitação de renovação. Este questionamento considera que na Seção F - Ambiental é feita menção à LO 18002615 no quadro de licenças, contudo, no descritivo sobre as licenças que podem ser transferidas ao novo arrendatário não há menção a ela em específico ("Tendo em vista que será necessária a continuidade das operações e que elas se darão na área hoje sob responsabilidade da Ecoporto Santos S.A., detentora das Licenças de Operação (LO) nº 2037 e 18002579, mais precisamente na área denominada Pátio 1, vislumbra-se a possibilidade de transferência da titularidade das referidas licenças ao novo arrendatário, com trâmite junto a CETESB. Caso não seja possível, uma nova LO deverá ser obtida pelo futuro arrendatário").

RESPOSTA: Agradecemos as contribuições. Informamos que as informações solicitadas serão disponibilizadas. Quanto ao Pátio 3, este será assumido pela nova arrendatária.

Por oportuno, destaca-se a inclusão de um Plano de Transferência Operacional (PTO) no projeto 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 nova arrendatária, bem como a minimização do impacto sobre os usuários. Ademais, a menor capacidade operacional do terminal e seu estágio de maturidade nos primeiros anos contratuais são considerados para fins de projeção de participação de mercado e estimativa de ramp-up, o que consequentemente repercute sobre a microdemanda no cenário tendencial e na Movimentação Mínima Exigida.

69. Ainda, um tema recorrente nas contribuições diz respeito às emissões de GEE e o sugerido "Programa de Carbono Sustentável". Nesse sentido, a ID 42 sugere que, para a aderência do projeto às metas de emissão de GEE, seja previsto no projeto TECON SANTOS 10 contemple soluções de combustíveis alternativos:

ID 42: A Lourenço Ribeiro Advogados vem por meio desta apresentar contribuições ao projeto Tecon10, sobre o EVTEA, na Seção F - Ambiental, mais precisamente sobre o "Programa Carbono Sustentável", segue abaixo: Há um consenso no setor de que o transporte marítimo deve passar por uma rápida transição energética. Isso implica uma mudança dos combustíveis fósseis para uma nova geração de combustíveis alternativos. Os combustíveis alternativos foram identificados como o principal caminho para o setor atingir as metas climáticas estabelecidas pela Estratégia de GEE (Gases de Efeito Estufa) da Organização Marítima Internacional (IMO). Entre essas metas está a adoção de combustíveis alternativos com zero e quase zero GEE até 2030.

De acordo com o estudo do "The World Bank" sobre a descarbonização no setor, é notório que as metas da IMO visam contribuir para os objetivos de temperatura do Acordo de Paris, comprometendo o transporte marítimo internacional a reduzir as emissões de GEE dos navios em pelo menos 50%, em termos absolutos até 2030, em comparação com os níveis de 2008 e a eliminar completamente as emissões de GEE dos navios o mais rápido possível neste século.

Dado o objetivo de atingir emissões líquidas zero de GEE do transporte marítimo internacional perto de 2050, o desenvolvimento das políticas de descarbonização representa uma necessidade imperativa para a indústria marítima.

Dentre as ações prioritárias, elenca-se a adequação da infraestrutura portuária nacional para receber, operar e abastecer embarcações movidas a gás natural liquefeito e outros combustíveis alternativos. A referência a gás natural liquefeito retrata uma escolha pragmática e economicamente viável, uma vez que esse combustível já desponta como a escolha comercial das principais companhias de navegação do planeta.

Segundo o relatório "O caminho do Gás Natural Liquefeito 2024-2025", já há no mundo 638 navios movidos a GNL no mundo (aumento de um terço em relação ao número anterior), sendo que esse número deve ultrapassar 1.200 navios em 2028.

O setor de contêineres lidera a transição para o GNL, tendo quase 60% da tonelagem, em operação e em encomendas, movida a este tipo de propulsão. Em seguida, vêm os navios-tanque (26%), os graneleiros (11%) e os transportadores de automóveis (4%).

Atualmente, o abastecimento de GNL já está disponível em 198 portos no mundo, sendo que 78 portos adicionais planejam implementar essa mesma infraestrutura.

Caso o Brasil pretenda manter sua participação no Comércio Exterior, precisará, de forma mandatária, adaptar sua infraestrutura portuária para assegurar o abastecimento dessas novas embarcações.

Assim, a priorização do GNL busca assegurar a manutenção do abastecimento no Brasil dos navios de longo curso que escalam os portos do país e pode, ainda, fortalecer a posição do Brasil como hub de abastecimento para as linhas que servem a Costa Leste da América Latina. Esses investimentos poderiam ainda facilitar a transição para combustíveis sintéticos no futuro, aproveitando recursos naturais renováveis e mantendo a competitividade do setor de transporte marítimo nacional.

Alternativamente, falhar em implementar essa política irá forçar os navios de longo curso a virem com os porões ocupados com mais combustível, e menos carga. Isso pressiona a demanda por obras de dragagem de aprofundamento dos canais de acesso aquaviário, e encarece o frete marítimo, onerando os insumos de importação e prejudicando a competitividade das exportações brasileiras.

Portanto, é importante a adequação da infraestrutura portuária nacional para receber, operar e abastecer embarcações movidas a combustíveis sustentáveis, como o LNG, e que o Tecon 10, que é um projeto

importante e estruturante, apresente uma solução para a descarbonização ou que essa solução seja apresentada pelo porto de Santos.

RESPOSTA: Agradecemos as contribuições. Informamos que a respeito do Programa de Carbono Sustentável, comunicamos que seu escopo está em linha com as medidas de enfrentamento as mudanças climáticas definidas pelo MPOR e ANTAQ. Além disso, ressalta-se que as estratégias a serem adotadas para a redução de emissões de GEE no terminal serão de responsabilidade da nova arrendatária.

70. Vale destacar que, na Seção F - Ambiental, foram revisados alguns pontos em função das contribuições da Audiência Pública. Por exemplo, 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.

71. 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.

72. Ademais, foram revistos os custos de compensação ambiental, valor esse majorado para R\$ 25.190.526,01.

5. MME/PARÂMETROS DO ARRENDAMENTO

73. Foram demonstradas preocupações nas contribuições no que diz respeito ao elevado MME do projeto TECON SANTOS 10.

74. A ID 110 solicitou que fosse incluído no cálculo do MME alguns movimentos de contêineres.

ID 110: Em virtude da alta taxa de MME, quase 90% da capacidade operacional do Terminal Tecon Santos 10, solicitamos refazer a redação contratual da cláusula 7.1.2.3 considerando a título de MME também as movimentações de remoção, safamento e vazios. Sugestão de Redação: “7.1.2.3 Para a verificação anual do atendimento à Movimentação Mínima Exigida, serão contabilizadas as movimentações de carga containerizada e carga geral realizadas por meio de embarcações atracadas no Porto Organizado, em operações que utilizem o Arrendamento, em que se inclui operações em navegação de longo curso (importação e exportação), cabotagem (embarque e desembarque), transbordo (desembarque e embarque), embarque e desembarque de vazios, remoção e safamento de contêineres.”.

RESPOSTA: Agradecemos a contribuição e informamos que a redação da cláusula não exclui nenhum tipo de contêiner da contabilidade para a Movimentação Mínima Exigida (MME). Dessa forma, não se vislumbra alterar a cláusula.

75. Várias contribuições sugeriram que a exigência de MME fosse postergada alguns anos, a exemplo das ID 118 e ID 190:

ID 118: A Movimentação Mínima Exigida (MME) para contêiner, definida na cláusula 7.1.2.1 da minuta do contrato, exige para o ano 2 uma movimentação de 219.806 TEUs; para o ano 3: 226.400 TEUs; e para o ano 4: 233.192 TEUs. Os anos 2, 3 e 4 fazem parte da Fase 1 do projeto, em que se espera que o terminal já esteja operacional para movimentação de contêineres, em virtude da disponibilização imediata de três portêineres que já existem no berço “Valongo”. Todavia, esse berço, em conjunto com os três equipamentos, não se mostra eficiente no histórico recente a ponto de alcançar tal MME exigida. Segundo dados do Anuário Estatístico da ANTAQ, nos últimos anos, o recorde de movimentação de contêineres no berço Valongo foi de 184.141 TEUs, em 2014. Desde então, a movimentação nesse berço só caiu, perfazendo uma média de 24,6 mil TEUs por ano nos últimos 10 anos (de 2015 a 2024). Nesse sentido, não é plausível se esperar que no início das operações de um novo terminal, que ainda estará se consolidando no mercado, que esse já faça um volume 9 vezes maior no berço que o terminal anterior não conseguia fazer. Sendo assim, solicita-se que na cláusula 7.1.2.1 a MME de contêiner nos anos 2, 3 e 4 (Fase 1) seja igual a ZERO, haja vista que o berço do Valongo até hoje não se mostrou eficiente para atender sozinho tal demanda pretendida.

RESPOSTA: Agradecemos a contribuição e informamos que a capacidade do terminal para a fase 1 do projeto está em linha com a produtividade operacional dos equipamentos. Contudo, com objetivo de aprimorar o estudo, informamos que a capacidade do cais Valongo foi reavaliada e alterada conforme Nota Técnica nº 12/2025/COPAQ2-INFRASA/SUPAQ-INFRASA/DIPLAN-INFRASA/DIREX-INFRASA/CONSAD-INFRASA/AG-INFRASA.

ID 190: O item 5 da Seção B – Mercado estabelece uma Movimentação Mínima Exigida (MME) a partir do segundo ano do contrato (2026), contudo, considerando o dimensionamento e a vocação do terminal, entende-se que essa exigência não é compatível com a sua realidade operacional.

Como referência, tem-se o caso do Terminal da BTP que levou cerca de seis anos para ser finalizado, desde o início das obras em 2007 até o início das operações em 2013 e do Terminal da Embraport, atual DP World Santos, que demorou aproximadamente 19 anos, desde a aquisição da área em 1994 até o início das operações em 2013. Mesmo que a área do TECON Santos 10 seja brownfield, o terminal terá que ser

completamente reestruturado.

Outros fatores também prejudicam essa operação inicial, como é o caso do licenciamento ambiental, das características dos equipamentos existentes na área, da interferência entre as obras e a operação portuária e das intervenções que deverão ser realizadas na área como resultado do remanejamento da estação de tratamento da água e das obras nas subestações.

Diante desse contexto, requer-se que a MME seja exigida apenas a partir do sétimo ano contratual, uma vez que a operação do terminal não é compatível com a realização das obras durante esse período. Essa adequação permitirá que a nova arrendatária tenha tempo suficiente para planejar e executar as obras, garantindo que o terminal entre em operação com sua estrutura plenamente funcional, assegurando os níveis de eficiência esperados para um terminal desse porte.

Alteração nesse sentido atenderá ao princípio da razoabilidade no direito administrativo ao não exigir da futura arrendatária o cumprimento de obrigações inexequíveis diante (i) da natureza das obras a serem executadas no âmbito do contrato de arrendamento, as quais devem preceder o início da operação comercial; e (ii) das outras questões supracitadas que podem comprometer a movimentação mínima exigida, como os procedimentos de licenciamento, eventuais intervenções entre obras, dentre outras.

RESPOSTA: Agradecemos a contribuição e informamos que a Movimentação Mínima Exigida (MME) foi recalculada em função das alterações das capacidades e cronogramas e será divulgada em momento oportuno.

76. No que se refere aos parâmetros do arrendamento, foram feitos vários questionamentos referentes ao parâmetro da fila de caminhões previsto na minuta contratual, conforme ID 98:

ID 198: Para garantir que as vias de acesso ao terminal não fiquem congestionadas, o contrato estabelece que os veículos destinados ao terminal não podem permanecer mais de 15 minutos na fila em um período de pelo menos 26 dias por mês. No entanto, não há especificação sobre a metodologia de medição desse parâmetro nem sobre como ocorrerá a fiscalização.

Além disso, considerando que o tráfego na região já enfrenta problemas no cenário atual e que não há definição sobre os prazos dos investimentos a serem realizados na área, há a preocupação em como definir que uma eventual fila de veículos nas vias é de responsabilidade do Arrendatário.

Diante disso, solicita-se um detalhamento por parte da Autoridade Portuária sobre a forma de contabilização do tempo de espera e medição desse parâmetro, assegurando que a responsabilidade por eventuais congestionamentos seja corretamente atribuída ao TECON Santos 10 e que o terminal não seja penalizado indevidamente por fatores externos, como congestionamentos causados por outros operadores ou pela infraestrutura viária da região.

Dessa forma, haverá maior transparência e previsibilidade em relação às obrigações contratuais com a qual a futura Arrendatária deverá se comprometer, bem como mais razoabilidade ao garantir que a última não será penalizada em razão de fatores que fogem a seu controle.

RESPOSTA: Agradecemos a contribuição. Informamos que o detalhamento sobre os critérios relativos à qualidade do sistema de acesso terrestre rodoviário do terminal serão estabelecidas pela Administração do Porto.

77. Foram também questionados os parâmetros do arrendamento para a carga geral. Nesse sentido, segue a ID 131:

ID 131: Excluir da cláusula 7.1.2.4 as obrigações de parâmetros do arrendamento referente à prancha média para carga geral (item ii). A movimentação mínima de carga geral poderá ser cumprida mediante utilização de guindaste de bordo, ou com operações roll on-roll off, nesse sentido, não faz sentido exigir uma prancha mínima para a carga geral, inclusive em período superior ao previsto nos estudos (após ano 13).

RESPOSTA: Agradecemos a contribuição e afirmamos que a prancha média geral estabelecida para carga geral será excluída do contrato.

78. Especificamente quanto aos parâmetros da carga geral, destaco que houve alterações na revisão pós-Audiência Pública, sobretudo em função das contribuições. Por exemplo, 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. 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.

79. Ou seja, na revisão do EVTEA, a partir da atualização de variáveis e parâmetros tanto para contêiner (ligeira diminuição) quanto para carga geral (aumento significativo), os valores de MME foram atualizados para essas duas tipologias de cargas, o que se refletirá em ajustes na minuta de Contrato.

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 7.1.2.4, i: Atualização dos parâmetros de arrendamento carga containerizada;

80. No que se refere aos parâmetros do sistema de acesso rodoviário ao terminal, estes foram mantidos na revisão do EVTEA.

6. QUESTÕES ENVOLVENDO A CONSTRUÇÃO DOS NOVOS BERÇOS: ELETRIFICAÇÃO/MANOBRAILIDADE/DAGAGEM/CONTIGUIDADE COM BTP/DEMAIS INTERFERÊNCIAS

81. Referente ao macro tema da construção dos novos berços, as contribuições demonstraram preocupação com a segurança, a manobrabilidade e a interferência dos novos berços do TECON SANTOS 10 sobre o canal de acesso e sobre os terminais vizinhos, a exemplo das IDs 20 e 21:

ID 20: 1 - O avanço da infraestrutura do terminal STS10 para o norte poderá alterar o canal de acesso do Porto, tanto em seu desenho atual quanto em termos de capacidade, velocidade, cruzamento, horários de manobras ou outras características do tráfego de embarcações?

2 - Será possível o aprofundamento do canal e o tráfego simultâneo de embarcações em ambos os sentidos com o avanço da estrutura do terminal STS10?

3 - O avanço da infraestrutura do STS10 para o norte pode gerar restrições operacionais ou impactos na segurança da navegação ou nos terminais vizinhos, sobretudo aqueles localizados na margem oposta do canal, dado a redução do espaço de acesso entre as infraestruturas?

RESPOSTA: Agradecemos a contribuição e destacamos que a proposta de engenharia ora submetida à audiência pública é conceitual e foi utilizada para dimensionamento dos investimentos. O futuro arrendatário deverá elaborar os devidos projetos no intuito de cumprir as obrigações contratuais e resguardar os parâmetros de segurança da navegação estabelecidos pelas autoridades envolvidas.

De forma complementar, o estudo será revisado com inclusão de recursos no Opex, para que o futuro arrendatário elabore estudos que defina a futura posição do Cais e sua interface com o Canal de Navegação, contemplando valores de estudos de manobrabilidade.

Além de inclusão de valores de estudos no EVTEA, subsídios complementares serão disponibilizados no Data Room da versão revisada do estudo os seguintes documentos:

Relatório técnico referente à simulação de manobras Real Time, realizada no ano de 2022, contemplando embarcações com até 366 metros de comprimento (length overall - LOA), 52 metros de boca e calado de 14,5 metros.

Anteprojeto de Dragagem de Readequação da Geometria do Canal de Acesso, elaborado pelo Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias (INPH) em 2014, bem como o estudo de “Análise de Sedimentação Gabarito -15m”, desenvolvido pela Fundação Centro Tecnológico de Hidráulica (FCTH), ambos contendo subsídios técnicos relevantes sobre as condições operacionais do canal e sua navegabilidade.

O projeto do terminal Tecon Santos 10 está em linha com o instrumento de planejamento estratégico previsto para o Porto de Santos, que leva em consideração o incremento de demanda no complexo Portuário, incluindo o canal de acesso. Vale destacar que futuras intervenções no canal de acesso, estão sendo tratadas no âmbito do estudo de concessão elaborado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) em conjunto com Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e Autoridade Portuária de Santos (APS).

ID 21: 1- O alinhamento de infraestrutura de atracação no STS10 poderá gerar restrições operacionais que impeçam o aumento de capacidade do Complexo Portuário, mormente para terminais e projetos já autorizados à montante (em direção ao interior do estuário)?

RESPOSTA: O projeto do terminal Tecon Santos 10 está em linha com o instrumento de planejamento estratégico previsto para o Porto de Santos, que leva em consideração o incremento de demanda no complexo Portuário, incluindo o canal de acesso. Vale destacar que futuras intervenções no canal de acesso estão sendo tratadas no âmbito do estudo de concessão elaborado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) em conjunto com Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e Autoridade Portuária de Santos (APS).

82. Ainda no tocante à preocupação com a manobrabilidade, a ID 32 trouxe o que segue:

ID 132: Segundo estudo de Engenharia (Seção C), os novos Portêineres deverão apresentar especificações técnicas para navios Post-Panamax e Triple E, com atendimento até a 24ª fileira (rows) dos navios porta-contêineres. Isso significa ao menos 66 metros de lança que irão se projetar para dentro da área molhada, e possivelmente dentro do canal de acesso. Nesse sentido, preocupa-nos a garantia de que a operação desses equipamentos não afetará o tráfego e manobras de navios no canal de acesso aquaviário do Porto de Santos, especialmente no trecho em frente aos novos berços 3 e 4 do projeto Tecon Santos 10. Nesse sentido, solicitamos disponibilização de estudo de manobrabilidade para essa área, levando em consideração a instalação de novos portêineres, com 66 metros de lança, no berço 3 e 4. Solicita-se também incluir na matriz de risco do Poder Concedente, Cláusula 13.2, que possíveis conflitos advindos desta situação seja passível de reequilíbrio contratual. Sugestão de redação: “13.2.11 Fica a cargo do Poder Concedente, em conjunto com a Autoridade Portuária de Santos, garantir o pleno funcionamento dos berços 1, 2, 3 e 4 do Terminal Tecon Santos 10, resolvendo qualquer conflito que houver entre os navios que trafegam ou estiverem manobrando no Canal de Navegação do Porto Organizado com a ocupação de espaço em água do navio atracado nos

berços do referido terminal ou relativo ao conflito de espaço da lança dos portêineres em operação, independentemente do tamanho do navio atracado ou da lança e independentemente do terminal de origem ou destino do navio em manobra ou tráfego. Qualquer custo adicional, demurrage, multa ou outro custo advindo desta situação deverão ser ressarcidos pelo Poder Concedente ao arrendatário em processo de reequilíbrio contratual.”.

RESPOSTA: Agradecemos a contribuição. O estudo de manobrabilidade será disponibilizado na nova revisão do EVTEA. Com relação às regras sobre o uso de berços, conforme consta na Subcláusula 2.2 da minuta de contrato, há previsão de uso exclusivo pela arrendatária, ademais, deverão ser observadas as regras estabelecidas no Regulamento de Exploração do Porto Organizado. Destacamos, ainda, que a proposta de engenharia ora submetida à audiência pública é conceitual e foi utilizada para dimensionamento dos investimentos. O futuro arrendatário deverá elaborar os devidos projetos no intuito de cumprir as obrigações contratuais e resguardar os parâmetros de segurança da navegação estabelecidos pelas autoridades envolvidas. De forma complementar, o estudo será revisado pela equipe técnica com objetivo de analisar a inclusão de investimentos no Opex, para que o futuro arrendatário elabore estudos que defina a futura posição do Cais e sua interface com o Canal de Navegação, contemplando valores de estudos de manobrabilidade.

83. Quanto à dragagem prevista para o TECON, foi solicitado pelas contribuições, por exemplo, que houvesse faseamento das obras e que fosse revisto o valor do m³ dragado:

ID 202: Está estabelecido contratualmente que o arrendatário será responsável pela realização das obras de dragagem até o oitavo ano contratual, fase em que o terminal estará 100% operacional. Dessa forma, entende-se que a dragagem deveria ser realizada de forma faseada, de modo a se alinhar com o cronograma de desenvolvimento do terminal, adequando a execução das obras às necessidades operacionais de cada etapa.

Adicionalmente, a ausência de uma definição clara sobre o faseamento da dragagem pode gerar impactos estruturais significativos, uma vez que os taludes de dragagem projetados podem afetar as fundações existentes, que não foram dimensionadas para suportar as profundidades previstas na licitação, especialmente em áreas sensíveis, como a extremidade do berço do Valongo do Ecoporto.

Diante disso, solicita-se esclarecimento sobre a fonte dos valores utilizados na modelagem que estabeleceram o valor de R\$ 40,14 por m³ dragado. Além disso, solicita-se que dragagem seja faseada conforme o cronograma de obras, com a devida inclusão dos custos adicionais associados à mobilização e desmobilização da draga em cada fase no CAPEX, bem como a avaliação dos impactos estruturais decorrentes da dragagem em profundidade, de forma a garantir a segurança das instalações existentes e a viabilidade econômica do empreendimento.

RESPOSTA: Agradecemos a contribuição e informamos que a dragagem dos berços do terminal tem como prazo máximo estabelecido a execução da obra até o 8º (oitavo) ano de contrato, não sendo vedado o faseamento ou até antecipação dos investimentos. É prerrogativa do futuro arrendatário definir o cronograma estratégico de implementação do terminal com detalhamento executivo, desde que respeitadas as obrigações contratuais.

Com relação ao investimento em dragagem de aprofundamento a ser realizado pelo futuro arrendatário, destaca-se que volume total da obra é de 415.026,60m³ de material a ser removido, considerando o volume até cota de projeto de -15m (DHN) e 0,3m adicionais de tolerância, tendo como referência levantamento hidrográfico multifeixe de novembro/2021, estando em linha com calado máximo atualmente autorizado pela Autoridade portuária do Porto de Santos.

O preço de m³ unitário teve como referência a planilha orçamentária do contrato DP/06.2012. Na data-base de fevereiro/2012, o preço praticado para dragagem de aprofundamento das áreas de acesso a berço na região entre Saboó e Alamoia era de R\$16,81, que foi atualizado pelo Índice de Reajustamento de Obras Portuárias da FGV (item Dragagem) para o valor de R\$ 40,14/m³.

84. Com relação à eletrificação do cais, destaco a ID 226, a qual, assim como outras contribuições, apontou que para que haja fornecimento desse serviço é preciso uma série de investimentos e maior detalhamento no projeto:

ID 226: 1. São necessários investimentos significativos em terra para fornecer abastecimento elétrico para um navio.

2. Sem exigências legais ou regulatórias que exijam que os navios usem eletricidade de terra ou fornecimento substancial de subsídios, esses investimentos geralmente não são financeiramente viáveis. Adicionalmente, os sistemas de energia em terra devem estar em conformidade com o padrão internacional IEC 80005-1, que especifica um requisito de energia de 7,5 MVA por navio. Favor informar se a rede elétrica local tem (ou terá) capacidade de reserva suficiente para atender a essas demandas e fornecer energia de forma confiável a todos os navios.

3. Portanto, sugerimos, gentilmente, a revisão da Cláusula 7.1.1(xxviii) para exigir que o arrendatário aloque espaço para uma futura estação de entrada e estações conversoras. Adicionalmente, o arrendatário deve garantir que a nova infraestrutura civil inclua os dutos necessários para acomodar a futura instalação de um sistema de fornecimento de energia de terra quando estas vierem a ser exigidas pela regulação aplicável.

Essas sugestões visam permitir um aprimoramento do Terminal no futuro, mas sem exigir a construção de estações de entrada e conversão de energia elétrica de imediato.

4. Se for exigido que o arrendatário realize de imediato a instalação completa do sistema de fornecimento de energia de terra para os navios, solicitamos, gentilmente que isso seja um requisito obrigatório para todos os outros terminais de contêineres no Porto de Santos, pois é necessário garantir igualdade de condições. Também deve ser obrigatório que os navios usem energia em terra.

5. Além disso, poderiam compartilhar se estão sendo planejadas alterações na regulação para tornar tal fornecimento obrigatório?

RESPOSTA: Agradecemos a contribuição e informamos que a eletrificação do cais deixará de ser obrigação contratual no âmbito da revisão do estudo. Todas as informações disponíveis serão disponibilizados no data room do projeto no âmbito da próxima publicação dos documentos do projeto.

85. Houve contribuição que demonstrasse preocupação com a compatibilidade dos novos berços do TECON SANTOS 10 com os berços do terminal vizinho BTP, no sentido de que não houvesse inviabilização de futura expansão do cais pela BTP. É nesse sentido a ID 270:

ID 270: A presente contribuição está sendo realizada pela GRAF Consulting em nome da Brasil Terminal Portuário (BTP). O Caderno de Engenharia indica que o projeto elaborado para o Tecon10 considera a futura ampliação do terminal da BTP, incluindo a extensão do cais em 110 metros de comprimento e 69 metros de largura. Essa expansão é parte essencial da estratégia para aumentar a capacidade de movimentação de contêineres no Porto de Santos, atendendo ao crescimento da demanda e otimizando os ativos já existentes e contratualmente arrendados.

Entretanto, a localização do cais do Tecon10 apresenta um desafio técnico significativo. A angulação acentuada e a proximidade entre os cais dos terminais BTP e Tecon10 exigem análises detalhadas de manobrabilidade para assegurar a plena operação de ambos os ativos. A implementação dessas extensões deve considerar a necessidade de compatibilizar as operações portuárias de ambos os terminais, garantindo eficiência e segurança para a atracação e desatracação das embarcações.

Estudos mais detalhados serão fundamentais para mitigar riscos operacionais e assegurar que as manobras sejam realizadas conforme os mais altos padrões de segurança. Além disso, é essencial que as dimensões e configurações dos berços estejam alinhadas às normas internacionais e melhores práticas de engenharia portuária.

No entanto, compreende-se que esses estudos não devem interromper ou atrasar o processo licitatório em curso, mas sim serem considerados em momento oportuno para garantir a viabilidade da expansão da BTP sem comprometer a evolução do Tecon10.

Proposta:

Diante do exposto, propõe-se que o edital e a minuta de contrato da licitação do Tecon10 prevejam a possibilidade de ajustes de projeto, de forma a preservar a futura expansão do cais da BTP quando forem realizados os estudos de manobrabilidade específicos para o novo terminal, os quais ficarão a cargo do arrendatário do Tecon Santos 10. Dessa maneira, busca-se garantir um equilíbrio entre o desenvolvimento do novo terminal e a manutenção das condições necessárias para a evolução da infraestrutura portuária existente.

Assim, propõe-se que a arrendatária deverá considerar, em fase de projeto executivo e implantação, eventuais ajustes necessários para assegurar a viabilidade operacional conjunta dos terminais Tecon10 e BTP, respeitando-se as recomendações resultantes dos estudos de manobrabilidade.

A BTP reafirma seu compromisso com o crescimento sustentável do Porto de Santos, apoiando a ampliação da capacidade de movimentação de contêineres e, simultaneamente, assegurando que sua própria expansão futura possa ser viabilizada sem prejudicar o avanço do processo licitatório em curso.

Proposta de Artigo para Inclusão no Edital e na Minuta de Contrato:

Artigo X - Compatibilização de Expansões Portuárias: A arrendatária deverá considerar, em fase de projeto executivo e implantação, os ajustes necessários para assegurar a viabilidade operacional conjunta dos terminais Tecon10 e BTP, respeitando-se as recomendações resultantes dos estudos de manobrabilidade, sob responsabilidade do futuro arrendatário.

Parágrafo Único. As partes envolvidas deverão cooperar para garantir que as expansões planejadas não comprometam a eficiência operacional dos terminais existentes e em desenvolvimento, adotando as melhores práticas de engenharia portuária e de navegação para otimização do espaço portuário e segurança das operações.

RESPOSTA: Agradecemos a contribuição e destacamos que a proposta de engenharia ora submetida à audiência pública é conceitual e foi utilizada para dimensionamento dos investimentos. O futuro arrendatário deverá elaborar os devidos projetos no intuito de cumprir as obrigações contratuais e resguardar os parâmetros de segurança da navegação estabelecidos pelas autoridades envolvidas.

De forma complementar, o estudo será revisado pela equipe técnica para inclusão de recursos no Opex, para que o futuro arrendatário elabore estudos que defina a futura posição do Cais e sua interface com o Canal de Navegação e cais da BTP, contemplando valores de estudos de manobrabilidade.

Além de inclusão de valores de estudos no EVTEA, subsídios complementares serão disponibilizados no Data Room da versão revisada do estudo os seguintes documentos:

Relatório técnico referente à simulação de manobras Real Time, realizada no ano de 2022, contemplando embarcações com até 366 metros de comprimento (length overall - LOA), 52 metros de boca e calado de 14,5 metros.

Anteprojeto de Dragagem de Readequação da Geometria do Canal de Acesso, elaborado pelo Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias (INPH) em 2014, bem como o estudo de “Análise de Sedimentação Gabarito -15m”, desenvolvido pela Fundação Centro Tecnológico de Hidráulica (FCTH), ambos contendo subsídios técnicos relevantes sobre as condições operacionais do canal e sua navegabilidade.

86. No que se refere a informações do Canal de Acesso bem como questões envolvendo manobrabilidade, na revisão do EVTEA, foram incluídos documentos referenciais no Data Room do estudo, contendo diversas informações relevantes referentes a estes dois temas, a fim de melhor municiar os futuros proponentes.

87. Ademais, foi incluído na modelagem do projeto os custos da elaboração de estudos de manobrabilidade, para oferecer informações quanto à atracação dos navios nos novos berços. O valor previsto foi de R\$ 467.810,14, consistindo em estudos de amarração e simulações de manobras “Fast-Time” e “Real-Time”.

7.1.1. A **Arrendatária** obriga-se, sem prejuízo das demais disposições constantes deste **Contrato** e seus **Anexos**, a

xxxii Elaborar estudos de manobrabilidade para atracação, amarração e simulação de manobras em tempo real (real time) e tempo acelerado (fast time), tendo como referência os quatro berços previstos para o projeto, bem como análise de riscos e eventuais interferências em operações de outros berços operados por terceiros.

88. Como se denota das respostas, as contribuições ensejaram revisão em pontos do EVTEA que terão repercussão na minuta de Contrato, a saber a retirada da obrigação de eletrificação do cais.

Subcláusula 7.1.1 inciso xxviii: Inclusão da expressão "envidar esforços" de forma complementar ao texto da previsão de possibilidade de cobrança aos Usuários pelo serviço de eletrificação no cais (Onshore Power Supply - OPS).

7. CAPACIDADE DO TERMINAL

89. Várias contribuições questionaram a exequibilidade de o TECON SANTOS 10 eventualmente atingir as capacidades dinâmicas sugeridas ao longo das fases do projeto até atingir os 3,5 milhões de TEU/ano na sua maturidade.

90. Por exemplo, a ID 194 questionou a capacidade projetada para a primeira fase do projeto:

ID 194: Entende-se que o dimensionamento do sistema de armazenagem do terminal está superestimado, uma vez que considera um dwell time de 5,14 dias em todas as fases do empreendimento.

Destaca-se a Fase 1 do projeto, na qual o arrendatário operará na área atual do Ecoporto, com uma projeção de redução de 53,19% no dwell time, passando de 10,98 dias para 5,14 dias. No entanto, essa estimativa parece pouco realista, uma vez que não considera as restrições estruturais da área, nem a ausência de investimentos em infraestrutura ou novos equipamentos.

Diante disso, verifica-se que a capacidade projetada para a primeira fase do terminal não condiz com a realidade operacional da área do Ecoporto. Assim, solicita-se uma reavaliação desse parâmetro, a fim de conferir maior segurança jurídica e métricas pautadas no princípio da razoabilidade.

RESPOSTA: Agradecemos a contribuição e informamos que as capacidades previstas para o terminal, na fase 1 do arrendamento, estão em linha com a disponibilidade de área em terra, cais e produtividade operacional dos equipamentos, chegando a 320 mil TEUs/ano, capacidade essa superior ao MME estabelecido.

Referente ao dwell time, informamos que a diminuição do tempo de permanência está em linha com estudo realizado pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil (RFB), que indica potencial de redução destes tempos de permanência das cargas, baseado na metodologia de Time Release Study (TRS) da OMA. Contudo, com objetivo de aprimorar o estudo, informamos que a capacidade do terminal para a fase 1 do arrendamento foi reavaliada e será disponibilizada na versão revisada do estudo.

91. Outras contribuições apontaram cálculos que resultavam na impossibilidade de se chegar ao valor de 3,5 milhões de TEUs/ano, como a que segue:

ID 299: O item 2.2.3 da Seção C – Engenharia detalha a capacidade futura do sistema de armazenagem do terminal, considerando um arranjo de pátio com 10.888 ground slots na Fase 4, o que, combinado com outros parâmetros operacionais, resulta em uma capacidade de armazenagem de aproximadamente 3,6 milhões de TEUs por ano.

No entanto, o dimensionamento proposto não considera aspectos operacionais essenciais para um terminal de grande porte. De forma a garantir uma operação eficiente e segura, entende-se que os seguintes pontos devem ser reavaliados:

(i) Os slots localizados nas extremidades do terminal devem permitir área suficiente para a manobra e

retirada dos RTGs, em casos de manutenção ou realocação de equipamento. Para a adequação do layout, estima-se necessária a redução de 18 slots por extremidade.

(ii) Não foi considerado o espaçamento entre as fileiras, essencial para que os RTGs possam realizar manobras seguras. Recomenda-se, portanto, a redução de 6 slots por fileira, no mínimo, para viabilizar as manobras dos equipamentos sem comprometer a segurança.

(iii) Para garantir a segurança e fluidez do tráfego de caminhões, os RTGs devem ser posicionados nas extremidades das fileiras de slots, evitando que interfiram nas vias de circulação ao se deslocarem para manutenção. Para tanto, será necessário reduzir 18 slots adicionais por fileira.

Após a incorporação desses ajustes operacionais, estima-se que o terminal deverá reduzir cerca de 1.770 slots do layout proposto (enviado através do email, anexo "Layout"), o que representa uma redução de capacidade de aproximadamente 15%, resultando em uma capacidade ajustada entre 2,9 e 3,0 milhões de TEUs, valor mais alinhado à realidade operacional e às exigências de segurança de um terminal de contêineres de grande porte.

Dessa forma, solicita-se a revisão do dimensionamento do pátio e da capacidade projetada, com a atualização dos parâmetros de capacidade no estudo e das obrigações contratuais a ela vinculadas, de modo a refletir condições reais de operação.

Diante disso, os potenciais licitantes poderão dimensionar adequadamente suas propostas comerciais, tomando como base a capacidade real do sistema a ser concedido, permitindo que haja uma previsibilidade mais exata do potencial do empreendimento.

RESPOSTA: Agradecemos a contribuição e informamos que a diminuição do tempo de permanência está em linha com estudo realizado pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil (RFB), que indica potencial de redução destes tempos de permanência das cargas, baseado na metodologia de Time Release Study (TRS) da OMA. A eficiência almejada para o Tecon Santos 10 utilizou como benchmark o terminal da BTP, que apresente características operacionais almejadas para o futuro arrendamento.

Referente a capacidade de berço, informamos que a prancha média geral foi aplicada levando em consideração performances realizadas no Porto de Santos. Conforme observado anuário estatístico da Antaq, no ano de 2019, o terminal da BTP alcançou em seus berços BTP I (SSZ0107), BTP II (SSZ0108) e BTP III (SSZ0109), a Prancha Média Operacional de 84, 89 e 82 unidades/hora respectivamente, estando inserido nesses valores as perdas operacionais. Em 2019 a BTP operou com total de 8 unidades de STS, perfazendo uma média de 2,7 STS/berço, ou seja, fazendo a relação da Prancha Média Operacional alcançada pelo número médio de STS/berço, temos:

- Berço 1 - 31,5 movimentos/equipamento/h;
- Berço 2 - 33,4 movimentos/equipamento/h;
- Berço 3 - 30,7 movimentos/equipamento/h;

Portanto, ratificamos que o histórico do terminal de contêiner no Porto de Santos, conforme dados da Antaq, demonstra que é possível alcançar a Prancha Média Operacional de 32 movimentos/equipamento/h conforme estimado no estudo que ponderou as produtividades médias dos mais modernos STS (30 a 35 movimentos/equipamento/h).

Na modelagem do estudo Tecon Santos 10 foi projetada a operação com 4 equipamentos STS por navio para operação em três berços e 3 STS por navio para operação em um berço. Deste modo, a prancha média geral, que corresponde à relação média de carga movimentada pelo período total de atracação, foi calculada para fase definitiva do projeto em aproximadamente 87 unidades por hora (média de 3 berços com prancha geral de 99 unid./h e 1 berço com 57 unid./h), considerando a consignação média futura para o ano de 2034 de 1.968 unidades/navio para os três berços New Panamax e para o berço Panamax a consignação média foi de 1.327,7 unidades/navio.

O tempo não operacional por atracação (tempo médio para início de operação e tempo médio para desatracar) teve a previsão de 4,7 horas e prancha operacional média operacional por berço de aproximadamente 113 unidades por hora, que corresponde à média de 3 berços com prancha operacional de 130 unid./h e 1 berço com 65 unid./h.

Contudo, com objetivo de aprimorar o estudo, informamos que a capacidade do terminal foi reavaliada e será disponibilizada na versão revisada do estudo.

92. As contribuições apresentadas foram levadas em consideração e, nesse sentido, houve revisão no EVTEA, que alterou a capacidade prevista para o terminal.

93. 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**.

94. Além de outras alterações, destaco que 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).

8. ACESSO FERROVIÁRIO

95. Foram oferecidas várias contribuições que demonstram preocupação com a solução adotada no projeto TECON SANTOS 10 com relação à construção de um sistema de recepção ferroviário.

96. A maioria dos questionamentos gira em torno de como se dará a conexão da linha interna do TECON SANTOS 10 com o sistema operado pela FIPS.

ID 223: SISTEMA TERRESTRE - FERROVIÁRIO (página 25 de 47):1. O projeto e a construção do sistema ferroviário devem ser discutidos e acordados com o arrendatário, a fim de atender aos pontos de conexão necessários e à capacidade de manuseio de tráfego do sistema ferroviário.

2. A Autoridade Portuária deve indicar onde a montagem dos trens será realizada, se existe um pátio ferroviário externo disponível, quem o operará e quem fornecerá o equipamento de manuseio de trens (trackmobile e outros). Após esclarecer o ponto acima sobre o sistema rodoviário externo, o arrendatário poderá decidir melhor sobre o projeto e o modo de operação do trilho dentro do terminal para maior eficiência. Portanto, solicitamos que seja concedida ao arrendatário maior flexibilidade no contrato de arrendamento para permitir que o arrendatário trabalhe nesse sentido.

RESPOSTA: Agradecemos a contribuição e informamos que a execução do ramal interno está condicionada a prévia execução de obras do sistema ferroviário do porto organizado que permitirá a integração do ramal do Tecon Santos 10. Devido ao grau de maturidade dos estudos relacionados a conexão do sistema ferroviário, não é possível neste momento estabelecer pontos de conexão e capacidade de manuseio de tráfego do sistema ferroviário.

O layout do ramal ferroviário interno é de responsabilidade do futuro arrendatário, obedecidas as especificações técnicas que visem a compatibilização operacional com a malha ferroviária interna do Porto de Santos.

A definição das obras do sistema ferroviário do porto organizado, incluindo pátio ferroviário, compete a Autoridade Portuária, sem prejuízo da participação de outros entes envolvidos a critério do Poder Concedente.

97. A operadora ferroviária MRS fez algumas contribuições com relação ao sistema ferroviário previsto no TECON 10. A preocupação central diz respeito à necessidade de melhor planejamento para a interligação do sistema FIPS com o do TECON 10 bem como a necessidade de maior detalhamento dos parâmetros no projeto, a exemplo das contribuições que seguem:

ID 380: Proposição de nova solução ferroviária para atendimento ao TECON 10

O contrato de arrendamento prevê a obrigatoriedade de o futuro arrendatário implantar um ramal ferroviário no Terminal até o 8º (oitavo) ano de contrato, considerando a importância para a política pública de fomento ao maior equilíbrio da matriz de transportes.

O ramal ferroviário visa promover mecanismos para o transporte via modal ferroviário de carga de maior valor agregado, contribuindo positivamente para o convívio harmônico do Porto de Santos e seu entorno, assim como alinhado às expectativas sobre meio ambiente e emissão de poluentes.

Para viabilizar o ramal ferroviário na área arrendada, a FIPS, em conjunto com as demais operadoras ferroviárias que atendem à Baixada Santista, desenvolveu proposta de conexão entre o sistema ferroviário existente no Porto de Santos (MRS e FIPS) e o ramal do TECON 10.

Ante o exposto, a MRS vem reforçar a necessidade de que seja garantida a construção pelo futuro arrendatário do pátio ferroviário interno ao terminal e a sua ligação com o sistema ferroviário existente na Baixada Santista.

Na figura abaixo, apresentamos o layout ferroviário pactuado entre as operadoras ferroviárias que atendem ao Porto de Santos (MRS, Rumo, VLI e FIPS).

Considerando as premissas para uma boa geometria de operação ferroviária, a solução acima configura-se como melhor alternativa para atendimento ferroviário do TECON 10.

Importante salientar que a Linha 28 (destacada em amarelo) possui 1.033m até chegar à linha amarela. Já a linha destacada em azul, possui 343m até chegar ao primeiro AMV do pátio.

No total serão necessários 9 (nove) AMVs para viabilizar a linha azul, sendo 8 (oito) AMVs no pátio, mais 1 (um) AMV saindo da linha 28.

Tendo em vista o exposto, o layout proposto acima proporciona uma manobra mais simplificada e permite a acomodação do trem unitário que possui comprimento de 1500 metros, sem impactar o Pátio de Santos e, tão pouco, a linha principal.

Este layout também evita possíveis interferências com o sistema de drenagem da Prefeitura de Santos.

RESPOSTA: Agradecemos a contribuição e lembramos que a execução do ramal interno está condicionada a definição de projeto e prévia execução de obras do sistema ferroviário do porto organizado que permita a integração do ramal do Tecon Santos 10. Devido ao grau de maturidade dos estudos relacionados a conexão do sistema ferroviário, nesse momento, não é possível definir o layout proposto como obrigação contratual.

ID 381: Prazo para implantação do ramal ferroviário e demais sugestões apresentadas

A minuta contratual prevê a implantação pelo futuro arrendatário do ramal ferroviário até o 8º (oitavo) ano de contrato, o que nos parece ser um prazo demasiadamente alongado frente os benefícios a serem capturados por toda a sociedade caso o investimento venha a ser implantado num prazo menor.

Neste sentido, nossa sugestão é que o prazo para a implantação do ramal ferroviário, da conexão ferroviária com a malha concedida e do viaduto sob a Avenida Engenheiro Augusto Barata seja até 2028, - 3º (terceiro) ano do contrato, compatível com a realização dos investimentos ferroviários necessários para conectar a malha ferroviária ao terminal.

RESPOSTA: Agradecemos a contribuição e informamos que a execução do ramal interno está condicionada a prévia execução de obras do sistema ferroviário do porto organizado que permitirá a integração do ramal do Tecon Santos 10, tendo como prazo máximo estabelecido a execução da obra até o 8º (oitavo) ano de contrato, não sendo vedada a antecipação dos investimentos. Devido ao grau de maturidade dos estudos relacionados a conexão do sistema ferroviário, neste momento, não é possível antecipar o prazo para implantação do ramal interno, pois demanda definição e convergência de projetos, de forma que sua execução atenda aos critérios de segurança ferroviária e performance adequadas.

ID 382: Cláusula de Saída

A minuta do Contrato de arrendamento traz como obrigação do futuro arrendatário a implantação de ramal ferroviário; ou, alternativamente, pagamento de outorga adicional de R\$ 24.506.084,11 à Autoridade Portuária, caso não seja disponibilizado conexão com o sistema ferroviário do porto.

Diante da relevância e necessidade estratégica de se promover uma integração logística eficiente e do compromisso da FIPS e demais concessionárias ferroviárias de se estabelecer a conexão ferroviária ao ramal a ser construído pelo futuro arrendatário não deveria haver possibilidade de inclusão de cláusula de saída, principalmente a se considerar a referência estabelecida de R\$ 24 milhões um valor quase insignificante frente o montante de CAPEX total apresentado no processo de Audiência Pública que supera os R\$ 4 bilhões.

A MRS recomenda a retirada da alternativa de não realização do investimento mediante compensação, tornando o investimento de implantação do ramal ferroviário obrigatório, sob pena de rescisão do contrato por descumprimento de investimento.

Manter a possibilidade da não implantação do ramal ferroviário por parte da arrendatária além de contrariar as diretrizes estratégicas ministeriais pode vir a restringir o compromisso desta Concessionária previsto em sua renovação da concessão de aumento no volume de contêineres transportados, já que permaneceria sem acesso ferroviário ao terminal, o que em termos de competitividade de custos, praticamente inviabiliza suas soluções aos clientes.

Garantir a obrigação da realização do investimento de implantação do ramal ferroviário vai ao encontro também ao previsto no Plano Nacional das Ferrovias, projeto do Governo Brasileiro que visa expandir e modernizar a malha ferroviária no país, prevendo investimentos de R\$ 100 bilhões. O plano tem como objetivo fortalecer a logística de transporte de cargas, aumentando a atuação do modal ferroviário na cadeia logística do país.

A retirada da cláusula de saída que possibilitaria o não cumprimento da implantação do Ramal Ferroviário estimula o investimento e demonstra a importância do acesso ferroviário aos Terminais de Container. Ainda que a participação do modal ferroviário no transporte de carga contêinerizável com destino ao Porto de Santos seja muito baixa, conforme dados extraídos dos anuários da APS – Autoridade Portuária de Santos, o volume transportado pelas ferrovias representou em 2023 apenas 3,5% do volume total.

Há, portanto, do ponto de vista da MRS enorme interesse na implantação e viabilização de iniciativas que possibilitem o aumento do transporte de carga geral contêinerizável, diante das diretrizes de política pública que preveem maior crescimento e diversificação da matriz de transportes ferroviária e dos compromissos firmados quando da sua prorrogação antecipada.

Neste sentido, a retirada da possibilidade de a arrendatária não cumprir com a obrigação de implantação da conexão ferroviária e do Ramal no Tecon 10 é indispensável para fomentar o crescimento do modal ferroviário no transporte de carga com destino ao Porto de Santos, ocasionando em caso de descumprimento a caducidade do contrato.

RESPOSTA: Agradecemos a contribuição. A alternativa de pagamento de outorga adicional, ao invés da implantação do ramal ferroviário, foi incluída como opção tendo em vista o risco de inviabilidade de realização desse investimento, dada a necessidade de conexão com o ramal ferroviário administrado por terceiros. Portanto, a contribuição não será acatada.

98. Como informado pelas respostas oferecidas, a execução do ramal interno estará condicionada à prévia execução de obras do sistema ferroviário do porto organizado, que permitirá a integração do ramal do Tecon Santos 10, tendo como prazo máximo estabelecido a execução da obra até o 8º (oitavo) ano de contrato, não sendo vedada a antecipação dos investimentos. Devido ao grau de maturidade dos estudos relacionados à conexão do sistema ferroviário, não foi possível, no contexto de revisão do EVTEA, antecipar o prazo para

implantação do ramal interno, pois demandaria definição e convergência de projetos, de forma que sua execução atenda aos critérios de segurança ferroviária e performance adequadas.

99. Ou seja, na revisão dos estudos, não foram contempladas alterações nas premissas e nos valores da modelagem para o sistema ferroviário do arrendamento TECON SANTOS 10.

9. INVESTIMENTOS/PBI/RTGS

100. No que se refere aos investimentos previstos, algumas contribuições, a exemplo da ID 77, solicitou que fossem melhor especificados os investimentos no EVTEA. Como se depreende da resposta, foi esclarecido que o EVTEA é meramente conceitual, de forma que a futura arrendatária será responsável pela elaboração do Plano Básico de Implantação (PBI), que é o plano com as especificações técnicas e de desempenho a serem desenvolvidas pela Arrendatária com vistas ao atendimento da Proposta pelo Arrendamento, bem como aos Parâmetros do Arrendamento.

ID 77: A Cláusula 7.1.2.5.i.(D) da Minuta de Contrato de Arrendamento, com relação aos investimentos para o desenvolvimento do terminal, estabelece a obrigação de que a arrendatária proceda à demolição de edificações, à realização de cercamentos e construção de prédios administrativos e galpões “em quantidade e especificações adequados”.

Ora, a especificação técnica aplicável a tal obrigação é em tudo indeterminada, exigindo meramente que o investimento seja realizado “em quantidade e especificações adequados”. Não é admissível que a obrigação contratual seja permanentemente aberta, sujeita a alterações na interpretação das autoridades regulatórias e a constantes exigências adicionais por parte do Poder Concedente.

Tal hipótese viola a garantia constitucional à manutenção das condições efetivas da proposta, na medida em que sujeita a arrendatária a determinações supervenientes arbitrárias e em caráter perpétuo.

Assim sugere-se que a “quantidade e especificações adequados”, de que trata a Cláusula 7.1.2.5.(D), sejam aquelas acordadas entre as Partes por conta da aprovação do PBI – sendo que eventuais determinações supervenientes ensejem o direito ao respectivo reequilíbrio econômico-financeiro à arrendatária

RESPOSTA: Agradecemos a contribuição apresentada, informando que não será acatada. É importante destacar que o projeto apresentado no Estudo de Viabilidade Econômico Financeira e Ambiental (EVTEA) tem caráter meramente conceitual.

A Arrendatária é a responsável pela elaboração do Plano Básico de Implantação (PBI), que é o plano com as especificações técnicas e de desempenho a serem desenvolvidas pela Arrendatária com vistas ao atendimento da Proposta pelo Arrendamento, bem como aos Parâmetros do Arrendamento.

Nos termos do subitem 7.1.2.6, i, a) da minuta de contrato, a Arrendatária será exclusivamente responsável por todos os estudos técnicos, incluindo, mas não se restringindo, às investigações de campo, aos estudos de viabilidade, aos projetos conceituais e finais, aos documentos de planejamento e aos documentos referentes às benfeitorias e implantações necessárias ao desempenho das Atividades no Arrendamento. Neste sentido, não há que se falar em reequilíbrio do contrato pelos investimentos realizados na implantação do referido PBI.

101. No tocante aos investimentos em RTGs e o PBI, a ID 2016 questiona se é possível que haja flexibilidade para que o arrendatário decida qual o equipamento mais adequado, respeitado os indicadores de desempenho previstos:

ID 216: DESCRIÇÃO DA ESTRUTURA OPERACIONAL (página 4 de 47): Sobre o requisito para implantar vigas de sustentação para suportar o trânsito de RTGs nos pátios, gostaríamos de solicitar flexibilidade para que o arrendatário decida sobre o equipamento mais eficiente a ser implantado, desde que os indicadores de desempenho operacional e ambiental sejam cumpridos.

RESPOSTA: Agradecemos a contribuição e informamos que o layout proposto para o terminal é um modelo conceitual, sendo prerrogativa do futuro arrendatário definir o arranjo operacional e solução de engenharia ideal para estruturação do terminal, desde que resguardadas as obrigações contratuais, incluindo os parâmetros do arrendamento.

102. Ainda sobre o PBI, a contribuição ID 321 mostra preocupação com relação à análise, pelo Poder Concedente, do PBI que deverá ser apresentado:

ID 321: O PBI é um documento elaborado pela Arrendatária, contendo as soluções técnicas, de engenharia, desenvolvidas no âmbito de sua própria sistemática e expertise para a implementação dos parâmetros do arrendamento e adequação da infraestrutura. Nesse contexto, é necessário que eventual decisão do poder concedente que considere o PBI inapto apresente a devida motivação, com fundamentos técnicos, que atestem a inviabilidade do documento, sob pena de aplicação de decisões arbitrárias que invadam a esfera privada de gestão pela arrendatária dos riscos que assumiu e/ou de decisões contrárias ao interesse público. Dessa forma, sugere-se a seguinte adequação na redação:

“4.2.2 Se após a reapresentação, nos termos da Subcláusula 4.2.1, o PBI for considerado inapto para viabilizar o atendimento aos requisitos do Contrato e Anexos, mediante decisão fundamentada em argumentos técnicos que demonstrem, mediante a aplicação das normas técnicas regentes, a inviabilidade do PBI

apresentado para o cumprimento das obrigações contratuais, o Contrato será declarado extinto por culpa da Arrendatária, nos termos da alínea “a” da Subcláusula 24.4.1”

RESPOSTA: Agradecemos a contribuição. Antes de mais nada, quando da eventual apresentação do PBI, a futura arrendatária já terá sido adjudicada, isto é, já terá sido comprovada sua aptidão técnica, econômico-financeira, jurídica etc. para a execução do projeto. Dessa forma, a análise do PBI é eminentemente técnica, a fim de garantir que a proposta de investimentos seja aderente aos parâmetros contratuais. Eventual inaptidão deverá ser demonstrada tecnicamente. A Motivação é um requisito fundamental à validade de qualquer ato administrativo. Ademais, a LEI Nº 14.133, DE 1º DE ABRIL DE 2021, a nova lei de licitações, prevê que a motivação é um dos princípios que regem as licitações.

Além disso, nos termos da cláusula 24.4.3, eventual rescisão do contrato por culpa da arrendatária, que é justamente o caso de rejeição de PBI pelo não atendimento aos requisitos do Contrato e Anexos, será precedida de verificação em processo administrativo, assegurado o direito de ampla defesa. Ou seja, após a apresentação da motivação técnica de uma possível rejeição ao PBI apresentado, a arrendatária terá oportunidade de expor, em processo administrativo, os argumentos técnicos pertinentes. Portanto, crê-se que a redação não precise de modificação.

103. Ainda com relação aos investimentos nos RTGs, a ID 476 questiona acerca do risco cambial com relação à aquisição de tais equipamentos:

ID 476: Referência: "Anexo C-2 – Investimentos Previstos Capex 3.1 Portêiner STS PosPanamax 24ª Fileira 3.3 Rubber Tyred Gantry (RTG) 6+1". As principais variáveis financeiras da modelagem estão atreladas ao valor do real. No entanto, considera-se que o preço dos principais equipamentos (STS e RTG) deve estar atrelado à evolução dos preços internacionais de aquisição desses equipamentos, uma vez que os principais fabricantes estão localizados fora do Brasil e o preço dos seus equipamentos flutua com o comportamento do mercado internacional. A Oxford Economics prevê uma desvalorização do real de 22% entre 2025 e 2050. Por isso, sugere-se considerar uma contingência adicional para mitigar o risco cambial e o impacto que uma desvalorização do real poderia ter no preço de aquisição dos principais equipamentos para etapas futuras, bem como na reposição dos ativos adquiridos no início da concessão. A sugestão é um aumento de 10% no preço unitário para STS e RTG.

RESPOSTA: Agradecemos a contribuição e informamos que os riscos cambiais encontram-se na matriz de risco contratual sob a responsabilidade do arrendatário conforme Subcláusula 13.1.11.

104. A revisão do EVTEA trazida à baila após as contribuições da Audiência Pública trouxe uma importante alteração nos investimentos, a saber os 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. Tal questão será melhor explorada no item específico sobre o terminal de passageiros.

105. Além disso, 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 Semireboques. Contudo, para todos os fins, o custo unitário foi mantido.

106. Portanto, no tocante ao montante dos investimentos bem como inclusão do terminal de passageiros no CAPEX do projeto, serão feitos os ajustes necessários na minuta contratual.

107. Afora as contribuições trazidas na Audiência Pública referente aos investimentos, esta CPLA crê que é preciso aprimorar um ponto específico da minuta de Contrato, a fim de garantir que haja aderência ao cronograma de investimentos previsto nesse documento.

108. Em consulta aos contratos de concessão no âmbito rodoviário, notou-se que, no que compete às cláusulas referentes à transferência de controle societário e de titularidade destes, é sempre previsto uma cláusula que restringe que essa transferência se dê antes da conclusão de parcela do cronograma de investimentos.

CONTRATO DE CONCESSÃO: BR-163/MS: trecho entre a divisa com o estado do Mato Grosso e a divisa com o Paraná

25.1 A transferência de controle da Concessionária não poderá ocorrer antes da conclusão das obras de duplicação da rodovia sob sua responsabilidade descritas no PER, ressalvada a hipótese de insolvência iminente por parte da Concessionária, desde que tal insolvência seja devidamente fundamentada.

CONTRATO DE CONCESSÃO: BR-153/SP TRECHO DIV. MG/SP - DIVISA SP/PR

16.52 É permitida a transferência do controle societário e da titularidade da Outorga de Concessão, depois de transcorrido o prazo de dois anos da assinatura do Contrato de Concessão e preservando-se seu objeto e as condições contratuais, desde que o novo titular atenda aos requisitos técnicos, econômicos, jurídicos e fiscais estabelecidos nas normas legais vigentes, condicionada a prévia autorização pela ANTT, conforme disposto na Lei no 10.233, de 2001.

CONTRATO DE CONCESSÃO: Sistema Rodoviário BR-262/MG (Uberaba/MG - Betim/MG)

26.3 A Proponente vencedora não poderá retirar-se do Controle da Concessionária antes do atendimento aos requisitos previstos na subcláusula 19.2.1, ressalvada a hipótese de insolvência iminente por parte da Concessionária, desde que tal condição seja devidamente comprovada.

19.2.1 A cobrança da Tarifa de Pedágio somente poderá ter início após, cumulativamente:

(i) a conclusão das metas dos Trabalhos Iniciais previstas até o 12º mês relativas a todo o Sistema Rodoviário, conforme estabelecido no PER;

(ii) a implantação das praças de pedágio;

(iii) a integralização da segunda parcela do capital social mínimo obrigatório da SPE nos termos do item 8 do Edital;

(iv) a entrega do programa de redução de acidentes, conforme previsto no PER; e (v) a entrega do cadastro do passivo ambiental, conforme previsto no PER.

109. Há nessa previsão um importante valor a ser resguardado: é preciso que o concessionário, antes mesmo da assinatura do contrato, tenha em conta que o ativo estratégico a ser licitado não se configura como "ativo financeiro", isto é, que poderá ser passível de ser renegociado imediatamente no mercado. Em outras palavras, o bem maior que se está buscando resguardar nesta licitação, em prol do interesse público, é a consecução dos investimentos e da movimentação previstas no cronograma.

110. No caso do TECON SANTOS 10, estamos diante do maior terminal portuário de contêineres do país e que, por isso, terá papel estratégico na matriz logística nacional, com importantes e desejados impactos positivos e mitigadores do famigerado "custo Brasil". Não é demais ressaltar que, como foi já demonstrado no EVTEA, o mercado relevante do Porto de Santos já está bastante saturado para contêineres e que há urgência para mais pátio e equipamentos para movimentação destas cargas.

111. Nesse sentido, é premente que tais investimentos sejam de fato realizados e que o cronograma previsto para movimentação seja atendido.

112. Por isso, é proposta a seguinte cláusula na minuta do Contrato:

6.3. A transferência do controle societário e da titularidade do Arrendamento somente poderá ocorrer após conclusão dos investimentos mínimos previstos na cláusula 7.1.2.5. previstos para até o final do Ano 6, ressalvada a hipótese de insolvência iminente por parte da Concessionária, desde que tal condição seja devidamente comprovada.

113. Na mesma linha, a fim de evitar qualquer modificação societária que seja distinta daquela objeto de habilitação, será promovida a exclusão da cláusula 11.3.1. da minuta de Edital:

11.3.1. Será admitida a substituição de consorciado após a homologação do certame, desde que expressamente autorizado pelo Poder Concedente e condicionada à comprovação de que a nova empresa do consórcio possui, no mínimo, os mesmos quantitativos para efeito da habilitação técnica e os mesmos valores para efeito de qualificação econômico-financeira, conforme o art. 15, § 5º, da Lei nº 14.133/2021.

10. ACESSO RODOVIÁRIO/PÁTIO REGULADOR

114. Foi destacado em algumas contribuições, a exemplo da ID 243, o risco que o futuro arrendatário incorrerá com relação ao acesso rodoviário ao TECON, em virtude de potencial saturação das atuais vias. Portanto, foram solicitados esclarecimentos adicionais com relação às iniciativas e investimentos no sistema rodoviário que alimenta o porto de Santos.

ID 243: É notório que o tráfego nas regiões da Alamoia e Saboó já se encontra bastante saturado, dificultando o escoamento eficiente de cargas, gerando congestionamentos frequentes e impactando negativamente a logística portuária.

O item 2.3.1 da Seção C – Engenharia indica algumas iniciativas que vêm sendo desenvolvidas pelo Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo ("DER") e a Autoridade Portuária de Santos com o objetivo de solucionar os problemas no acesso ao Porto pela margem direita e de promover uma nova pista no Sistema Anchieta-Imigrantes, que liga o Planalto à Baixada Santista. O item também indica que haverá participação da Concessionária Ecovias dos Imigrantes S.A. ("Ecovias") na elaboração dos projetos de soluções que servirão a esse propósito, em especial para melhorar o acesso à margem direita do porto. No entanto, não estão claros os prazos, layout e demais aspectos do projeto, especialmente no contexto de

coincidência com a implementação do novo terminal TECON Santos 10. E, dado esse novo cenário de compartilhamento de responsabilidades, as versões anteriores divulgadas do projeto já não seriam mais vigentes ou aplicáveis.

Analisando a documentação disponibilizada na presente consulta pública e aquela disponível nos portais da Autoridade Portuária de Santos, do DER e do Governo do Estado de São Paulo, não foi possível localizar a íntegra do convênio citado. Soma-se a isso o fato de que as informações disponibilizadas acerca dos projetos a serem conduzidos pela Concessionária da rodovia não permitem uma análise aprofundada sobre prazos, localização das intervenções e alocação de responsabilidades relacionados aos acessos viários e intervenções a serem realizadas pela Ecovias.

Diante desse contexto, há grande incerteza quanto à conclusão dessas obras de responsabilidade da Ecovias em tempo e forma adequados para a solução do risco identificado no próprio estudo quanto ao aumento no fluxo de veículos pesados no Porto de Santos. Por sua vez, esta incerteza poderá afetar a capacidade de a arrendatária cumprir com os parâmetros de qualidade do sistema de acesso terrestre rodoviário ao terminal por motivos alheios a sua vontade.

Dessa forma, para garantir que o novo arrendatário não seja prejudicado pela situação atual do tráfego na região, diante da hipótese de as obras mencionadas não serem realizadas dentro do prazo e condições necessárias, solicita-se a alteração da cláusula 7.1.2.4 do contrato de arrendamento que estipula um tempo máximo de fila para os veículos que acessarão o terminal. Entende-se que a nova redação deve garantir que o arrendatário não será penalizado por congestionamentos ou restrições operacionais causadas pelo tráfego nas vias do entorno do terminal, cuja solução depende da realização, por terceiros, de obras externas cogitadas nos estudos, mas cuja implementação não está garantida ou especificada, conforme sugestão indicada abaixo.

7.1.2.4 Prestar as Atividades de acordo com os seguintes Parâmetros do Arrendamento:

(III) Qualidade do sistema de acesso terrestre rodoviário ao terminal

[tabela com critérios de tempo máximo, e descumprimento do parâmetro]

7.1.2.4.1 O cumprimento dos parâmetros previstos na cláusula 7.1.2.4, item (III) não serão exigidos da Arrendatária, caso não sejam realizados os projetos de infraestrutura indicados na Seção C – Engenharia do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA, em prazo e condições adequadas;

Ademais, solicita-se que: (i) seja disponibilizada a íntegra do convênio firmado entre o Estado de São Paulo, o DER e a Autoridade Portuária de Santos; e (ii) sejam detalhadas informações sobre (a) os prazos esperados para a conclusão dos estudos e construção dos projetos indicados na Seção C do EVTEA; (b) dos locais exatos onde estes devem ser instalados; e (c) das responsabilidades que serão assumidas pela Ecovias na implantação e operação dos projetos e eventuais impactos no terminal do Tecon Santos 10.

Tais propostas e sugestões visam conferir maior segurança jurídica à arrendatária, uma vez que os documentos do leilão não explicitam os prazos e riscos relacionados aos investimentos no sistema terrestre a serem implementados pela Ecovias e tampouco eventuais consequências e responsabilidades decorrentes da não implementação desses projetos de infraestrutura.

RESPOSTA: Agradecemos a contribuição e informamos que os projetos das obras relacionadas ao segundo acesso da margem direita irão contemplar a demanda por transporte terrestre projetado para os próximos anos no Porto Organizado de Santos, levando em consideração os efeitos do aumento no volume de tráfego de caminhões na margem direita do Complexo Portuário, incluindo o terminal Tecon Santos 10. De forma complementar ao sistema de gates, com objetivo de mitigar impactos ocasionados pelo sistema rodoviário, foi projetada a implantação do Pátio regulador de fluxo viário, promovendo formação de filas aceitáveis, modulando seu tráfego e exigindo que os caminhões que irão ao terminal façam pré-agendamento, de forma a limitar o número máximo de caminhões por hora, sempre estabelecendo uma boa relação Porto Cidade, ou seja, o estudo estabelece que as filas de caminhões não alcancem e afetem as vias externas de acesso ao Porto.

A Segunda entrada da margem direita de Santos, que está sendo elaborado pela Concessionária Ecovias dos Imigrantes S.A. (“Ecovias”), tem prazo estimado em 12 meses, sendo possível ser prorrogado por mais 6 meses. O prazo estipulado é para a realização do projeto executivo e emissão das licenças necessárias e o estudo de tráfego na região foi iniciado no início de 2025. Contudo, não é factível neste momento detalhar informações referente aos locais exatos onde as intervenções serão realizadas, sendo necessário aguardar a conclusão dos estudos.

115. Com relação ao pátio regulador previsto, destaco a contribuição ID 261, que sugere, pelas razões apresentadas, que o pátio regulador seja realizado diretamente pela Autoridade Portuária:

ID 261: [Parte 2 – Contribuição à cláusula 7.1.2.5.(i) do Contrato de Arrendamento]

Por fim, a exigência de investimento em um pátio regulador retira flexibilidade para que o futuro arrendatário

escolha a alternativa mais eficiente para si (entre investir no pátio por conta própria ou contratar esse serviço junto a terceiros), especialmente considerando que a operação de pátio regulador não faz parte do core business do terminal. Importante destacar que, atualmente, por questões de segregação de risco operacional e especialização do negócio, atividades fora do core business de uma companhia tendem a ser subcontratadas (outsourcing). Por outro lado, há diversas vantagens decorrentes da hipótese de o investimento no pátio ser realizado pela Autoridade Portuária:

Em primeiro lugar, considerando que o provimento de acesso terrestre faz parte das competências da Autoridade Portuária e que a operação de pátios reguladores não se integra ao core business da arrendatária, seria mais eficiente usar o Leilão do TECON Santos 10 para levantar o valor necessário ao investimento no pátio por meio de um valor de outorga pré-definido a ser depositado em uma conta vinculada da Autoridade Portuária, de modo que esta possa utilizá-lo para investir na implantação do pátio.

A área destinada ao pátio, caso pertença a terceiros, pode ser objeto de desapropriação, travando o preço da área em relação a valores atuais de mercado e evitando o efeito especulativo causado pela informação pública de obrigação de implantar o pátio conjugado com eventual aquisição ou locação pelo arrendatário.

Além disso, a Autoridade Portuária poderia acrescentar a área relacionada ao pátio em sua poligonal, tendo pleno controle e jurisdição sobre o mesmo. Também seria possível que a Autoridade Portuária possa explorá-lo indiretamente, mediante uma concessão de uso ou outra tipologia contratual, garantindo a eficiência privada na gestão ao mesmo tempo que estabelece tarifas que equilibrem os princípios da modicidade tarifária com o retorno sobre o investimento.

Diante dessas vantagens e desvantagens, a melhor alternativa para o pátio regulador de caminhões é que este investimento seja realizado diretamente pela Autoridade Portuária. Assim, sugere-se que a obrigação em questão seja substituída por um valor adicional de outorga equivalente ao CAPEX do pátio regulador a ser depositado em conta vinculada específica da Autoridade Portuária para que esta possa, no exercício natural de suas competências, promover a implantação do pátio. Nessa hipótese, a área destinada ao pátio poderá ser: (i) objeto de desapropriação para evitar o efeito decorrente de especulação imobiliária; (ii) integrada à poligonal do porto organizado, garantindo plena jurisdição da Autoridade Portuária; (iii) ser objeto de concessão de uso, garantindo eficiência na gestão e a cobrança de tarifas pelo uso sob o princípio da modicidade tarifária. Essa proposta confere maior eficiência e segurança jurídica à implementação do investimento em questão, bem como preserva a isonomia entre os potenciais licitantes.

Para fins de clareza, a íntegra da contribuição também será encaminhada por e-mail.

RESPOSTA: Agradecemos a contribuição e informamos que o pátio regulador permanecerá como obrigação contratual da arrendatária do terminal Tecon Santos 10, configurando ativo reversível do arrendamento. O valor estimado para o terreno foi considerado no fluxo de caixa do projeto e precedido de pesquisa de mercado. Ademais, tendo em vista que foi estipulado um raio de 50km para a localização do terreno, a arrendatária terá diversas opções de compra, não tendo sido verificado alto risco de variação de valores. No que tange a utilização, o pátio foi projetado apenas para utilização do próprio terminal Tecon Santos 10.

116. Ademais, foi questionado pela ID 313 se o pátio regulador seria bem reversível ou não reversível. Em resposta, foi esclarecido que o pátio será bem reversível.

ID 313: Conforme a cláusula 7.1.2.5, a arrendatária deverá realizar inúmeros investimentos obrigatórios para o desenvolvimento do terminal, entre eles a implantação de pátio regulador do fluxo viário de no mínimo 87.798m² e respectiva infraestrutura. O EVTEA Seção C – Engenharia descreve o pátio como estrutura destinada a “permitir o apoio logístico” e não diretamente interligado à atividade portuária. Não obstante, é certo que inexistia previsão contratual de reversão do imóvel em favor do Poder Concedente/Autoridade Portuária, bem como o ativo não consiste em infraestrutura diretamente vinculados à operação e manutenção das atividades portuárias.

Nesses termos, em linha com o Acórdão TCU 4058/2020-Plenário que determina que a reversão dos ativos em arrendamentos portuários deve se ater ao regramento dos respectivos contratos, entende-se que o imóvel e respectivos ativos não serão reversíveis ao término do contrato. Esse é o entendimento do TCU: “22. Como se vê o próprio o art. 5º, § 2º da Lei nº 12.815/13 - dispositivo legal citado pelo MP/TCU para justificar a aplicação da regra da reversibilidade nos arrendamentos portuários - dispõe que “findo o prazo dos contratos, os bens vinculados à concessão ou ao arrendamento reverterão ao patrimônio da União, na forma prevista no contrato” (sem grifos no original). Fica claro, portanto, que a Lei estabelece que a reversão de bens deverá ser realizada nos termos estabelecidos em cada contrato. (...) 25. Assim, sobre a análise a respeito do prazo pré-operacional em função dos bens já existentes na área a ser arrendada, considero que a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários tem observado a regra de reversibilidade de bens prevista no art. 5º, §2º, da Lei 12.815, de 5 de junho de 2013, considerando os termos específicos estabelecidos em cada instrumento contratual.”

Válido ressaltar que o posicionamento do Acórdão TCU 4058/2020-Plenário é reforçado pelo Acórdão 2711/2020-Plenário, no qual o Ministro Relator reforça que a reversibilidade de investimentos é exceção e deve ser pontualmente demandada pelo Poder Concedente sob pena de configurar prejuízo financeiro ao erário público/autoridades portuárias: "Os investimentos em portos fora do Brasil são realizados, em regra, por conta e risco do arrendatário e não há obrigatoriedade de reversão de bens. Apenas nos raros casos em que o interesse público exige, a autoridade portuária poderá compensar a realização de investimentos e/ou negociar os bens não depreciados ao final do contrato. (...) Anota que a reversão de bens presente nos contratos de arrendamento mostra-se especialmente danosa ao erário. Primeiro, porque obriga a autoridade portuária, ao final do contrato, a incorporar bens obsoletos ou sem nenhuma utilidade. Segundo, porque mesmo que seja atribuído ao futuro arrendatário o ônus de desmobilizar e dar a correta destinação a tais equipamentos, o custo disso será repassado ao poder público, pois será incorporado no fluxo de caixa que embasará a licitação." É oportuno salientar que consta no próprio Acórdão 2711/2020 – Plenário a aquiescência do regulador com "a Antaq, concordando com as conclusões deste achado de auditoria", o que reforça o entendimento setorial pela reversão como exceção.

Nesses termos, entende-se necessário que a ANTAQ formalize a não reversibilidade do pátio regulador de tráfego, assim como de outros ativos listados como obrigatórios em contrato para efeito de balizamento das propostas comerciais.

RESPOSTA: Agradecemos a contribuição e informamos que o pátio regulador está sendo considerado como bem reversível à Autoridade Portuária, conforme Subcláusula 15.9.

117. Como consequência de eventual saturação do sistema rodoviário, algumas contribuições, a exemplo da ID 199, questionaram o parâmetro contratual estabelecido para as filas dos caminhões no acesso aos gates.

ID 199: A subcláusula 7.1.2.4, item III do contrato de arrendamento, estipula um tempo máximo de espera na fila, em via pública, para cada veículo que acessa o terminal. No entanto, nas condições operacionais atualmente previstas, este parâmetro não pode ser atendido.

A partir da análise realizada, entende-se que, para garantir um tempo máximo de fila de 15 minutos por veículo, considerando a movimentação de 2 milhões de TEUs, seria necessária a disponibilização de uma área específica no terminal, com 11 mil m² para acomodação dos caminhões, evitando a formação de filas externas, conforme layout anexo (Garin – Doc. 05). Contudo, ao destinar parte da área do terminal para essa infraestrutura, haverá uma redução nos ground slots disponíveis, o que implicará diretamente na diminuição da capacidade dinâmica do terminal.

Diante disso, solicita-se a alteração dos parâmetros previstos no item III da cláusula 7.1.2.4, para que o tempo proposto esteja de acordo com a realidade operacional do terminal, que não incluiu área dedicada à espera de caminhões dentro do terminal.

Essa proposta confere maior razoabilidade às obrigações contratuais que serão exigidas da futura arrendatária.

RESPOSTA: Informamos que o layout proposto para o terminal é um modelo conceitual, cabendo ao futuro arrendatário analisar e definir o arranjo operacional e solução de engenharia ideal para estruturação do terminal. A delimitação da área destinada ao terminal não foi utilizada integralmente, podendo o futuro arrendatário avaliar e otimizar os espaços disponíveis, resguardadas as obrigações contratuais.

118. Para todos os fins, foi mantido, na revisão do EVTEA, tanto a previsão de aquisição de área para implantação de pátio regulador de tráfego, de no mínimo 87.798m², localizada em uma distância máxima de 50 quilômetros em relação ao terminal, quanto os parâmetros relacionados à qualidade do sistema de acesso terrestre rodoviário ao terminal. Quanto ao pátio, foi esclarecido que se trata de bem reversível ao final do contrato.

119. Portanto, foi incluída a cláusula 15.1.3.2:

15.1.3.2. A área a ser adquirida para implantação de pátio regulador de tráfego do terminal, ainda que originalmente localizada fora da poligonal do **Porto Organizado**, deverá integrar o Arrendamento.

11. QUESTÕES ENVOLVENDO A ATUAL ARRENDATÁRIA TRANSITÓRIA (INDENIZAÇÕES, EQUIPAMENTOS, PLANO DE TRANSIÇÃO OPERACIONAL ETC.)

120. Em primeiro lugar, vejamos a questão da indenização devida ao atual arrendatário de parte da área que comporá a área do TECON SANTOS 10. Entre as contribuições, 5 (cinco) trouxeram a luz o tema da indenização/reequilíbrio da Ecoportos, empresa que ocupa transitoriamente parte da área onde será desenvolvido o projeto Tecon Santos 10. As contribuições basicamente reclamam de dois pontos:

- Inadequação dos valores devidos de indenização a metodologia apontada no Despacho SOG 1780422, acatado pela Diretoria e encaminhado ao Poder Concedente para ajustes no EVTEA; e

121. Vejamos a ID 266, *in verbis*:

	FLUXO DE CAIXA MARGINAL NOVOS INVESTIMENTOS <i>(data-base dezembro 2016)</i>
---	---

4. Pois bem, dito isso, vejo que o VPL deve ser atualizado até a data do final do contrato (2023) a mesma taxa de desconto aplicado (10% aa), a fim de se manterem firmes suas bases, e não até a data do efetivo adimplemento, como solicitado pela Ecoporto.

5. Sobre a inflação aplicada a caso, vejo que o [contrato](#) trouxe o IGP-M como índice de reajuste, o que também me leva a entender que cabe sua utilização para fins de atualização até o seu termo final, e não até a data do efetivo adimplemento, como solicitado pela Ecoporto.

6. Resumida e objetivamente, entendo caber uma taxa combinada de $WACC + IGP-M (((WACC + 1) * (IGP-M + 1)) - 1)$ somente até o termo final do contrato (2023). Em ocorrendo o adimplemento após essa data, a atualização dar-se-á apenas pela taxa de inflação ora pactuada, que poderá ser aquela aplicada ao caso do STS10, o IPC-A.

6.1. Em tempo, reforço que a data-base e data focal do valor R\$ R\$ - 94.304.281 foram referenciadas em dez/2016, conforme Acórdão 301/2022 1625684.

124. Neste contexto a CPLA recomendou à Diretoria, na Nota Técnica 4/2025/CPLA (2473265), de 14/02/2025, item 6.2, b:

Recomenda-se que conste do ato que aprova a realização de consulta pública que, no concernente ao valor previsto no EVTEA a título de indenização para fins de ressarcimento da anterior arrendatária, conforme foi descrito nesta NT, o reajuste deve ser feito nos termos do Despacho SOG 1780422, *"uma taxa combinada de $WACC + IGP-M (((WACC + 1) * (IGP-M + 1)) - 1)$ somente até o termo final do contrato (2023). Em ocorrendo o adimplemento após essa data, a atualização dar-se-á apenas pela taxa de inflação ora pactuada, que poderá ser aquela aplicada ao caso do STS10, o IPC-A"*;

125. Por sua vez, a Diretoria, por meio da Deliberação-DG 14 (2482887), de 20/02/2025 (ratificado pelo Acórdão nº 136-2025 ANTAQ), recomendou ao Poder concedente:

3.3. recomendar ao Ministério de Portos e Aeroportos que observe a necessidade de ajuste na metodologia de atualização financeira do valor correspondente ao reequilíbrio econômico-financeiro devido à antiga explorada da área, conforme decidido pela Agência por meio Acórdão 301/2022-ANTAQ (1625684);

126. Portanto, nota-se que o tema, embora tenha chegado à Consulta Pública nos termos do item 27.2.9 da Minuta de Edital, já havia sido endereçado ao Poder Concedente para ajuste "na metodologia de atualização financeira do valor correspondente ao reequilíbrio econômico-financeiro devido à antiga explorada da área, conforme decidido pela Agência por meio Acórdão 301/2022-ANTAQ (1625684)".

127. Dessa forma, a Subcláusula 27.2.9 da minuta de contrato deverá ser atualizada, de forma que a adjudicatária deverá apresentar, como obrigação prévia à celebração do contrato, comprovante de depósito no valor de R\$ 307.492.228,50 (trezentos e sete milhões, quatrocentos e noventa e dois mil, duzentos e vinte e oito reais e cinquenta centavos), em conta bancária a ser indicada pelo Poder Concedente, com a finalidade de se constituir como salvaguarda financeira para futura apuração e pagamento de ressarcimento decorrente de processo de reequilíbrio em favor anterior arrendatária titular do Contrato PRES/028.98, de que trata o Acórdão nº 301-ANTAQ, de 30/05/2022, cujo valor foi atualizado conforme metodologia do Parecer SOG/ANTAQ S/N, de 25/11/2022, para a data-base de julho/2024.

128.

ID 268: Apresenta-se esta contribuição com o propósito de assegurar que eventuais investimentos, realizados ou em fase de implementação pela ECOPORTO SANTOS S.A. antes da efetiva transição à nova arrendatária, sejam adequadamente indenizados, resguardando a segurança jurídica e a continuidade dos serviços portuários.

Observa-se que, embora o cenário contratual preveja a assunção do Tecon Santos 10 por uma nova arrendatária, não há previsão específica sobre a indenização de investimentos realizados durante o período de transição, principalmente aqueles realizados com a devida autorização do Poder Concedente ou da ANTAQ. Tal lacuna enseja incertezas e insegurança jurídica, na medida em que a anterior arrendatária poderia sofrer prejuízos caso não receba indenização correspondente aos investimentos aprovados pelo Poder Concedente e pela ANTAQ e não amortizados, e que visam assegurar a regularidade e a segurança das operações do terminal (por exemplo, investimentos obrigatórios oriundos de normativas legais da alfandega, entre outros).

Para evitar tal lacuna, propõe-se a inclusão de cláusulas, tanto no Edital quanto no Contrato de Arrendamento, que estabeleçam, de forma clara e objetiva:

(i). Abrangência dos Investimentos

a. Todo e qualquer investimento, aprovado pelo Poder Concedente e pela ANTAQ, realizado pela anterior arrendatária durante o período de transição, ainda que iniciado antes da instauração formal da licitação.

b. Investimentos essencialmente vinculados à obtenção ou manutenção de condições de alfandegamento, de adequação a exigências de órgãos públicos ou de implementação de novas tecnologias e estruturas operacionais.

(ii). Critérios de Indenização

a. A definição de critérios objetivos de cálculo, tendo por base o valor efetivamente aplicado, devidamente comprovado pela anterior arrendatária, e a parcela ainda não amortizada ou depreciada no momento em que a nova arrendatária assumir a operação.

b. A atualização dos montantes, segundo índices inflacionários ou parâmetros de mercado, a fim de garantir a reposição do capital investido, de maneira semelhante ao que se pratica em outros casos de indenização por investimentos não amortizados em contratos de arrendamento de áreas portuárias.

(iii). Responsabilidade pelo Pagamento

a. A obrigação expressa de que a futura concessionária arque com a indenização correspondente aos investimentos não amortizados, mediante repasse integral ao término do processo licitatório.

b. A previsão de que o pagamento seja condição prévia, ou simultânea, à celebração de Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos, de modo a assegurar que a anterior arrendatária seja ressarcida imediatamente ao transmitir a posse e o uso da área.

(iv). Garantia de Continuidade Operacional

a. A instituição de mecanismos para evitar que a necessidade de indenização interfira na continuidade das operações, assegurando-se que a anterior arrendatária não se retire antes do pagamento dos valores indenizáveis e, ao mesmo tempo, garantindo-se que a nova arrendatária venha a honrar a indenização sem prejuízo ao início de suas atividades operacionais.

b. A fixação ou ajuste dos valores pelo Poder Concedente e pela ANTAQ a fim de reduzir o risco de disputas posteriores entre a anterior arrendatária e a nova arrendatária.

Dessa forma, a inclusão de previsão explícita no Edital e no Contrato de Arrendamento, impondo o dever de indenizar todos os investimentos necessários e autorizados durante o período de transição, confere maior segurança jurídica tanto para a anterior arrendatária, que será ressarcida adequadamente, quanto para os licitantes, que poderão dimensionar com precisão os encargos financeiros associados ao início de sua gestão. Além disso, garante-se a continuidade das atividades portuárias sem ônus indevido à operadora que mantém o terminal em condições plenas de operação até a efetiva assunção pela nova arrendatária.

RESPOSTA: Agradecemos a contribuição. Informamos que a Subcláusula 27.2.9 da minuta de contrato foi atualizada, de forma que a adjudicatária deverá apresentar, como obrigação prévia à celebração do contrato, comprovante de depósito no valor de R\$ 307.492.228,50 (trezentos e sete milhões, quatrocentos e noventa e dois mil, duzentos e vinte e oito reais e cinquenta centavos), em conta bancária a ser indicada pelo Poder Concedente, com a finalidade de se constituir como salvaguarda financeira para futura apuração e pagamento de ressarcimento decorrente de processo de reequilíbrio em favor anterior arrendatária titular do Contrato PRES/028.98, de que trata o Acórdão nº 301-ANTAQ, de 30/05/2022, cujo valor foi atualizado conforme metodologia do Parecer SOG/ANTAQ S/N, de 25/11/2022, para a data-base de julho/2024.

129. Com relação às informações trazidas pela contribuição, algumas ponderações devem ser feitas. Em primeiro lugar, alguns apontamentos sobre a suposta falta de previsão específica sobre a indenização de investimentos realizados durante o período de transição, principalmente aqueles realizados com a devida autorização do Poder Concedente ou da ANTAQ. Quanto a este ponto, cumpre destacar que, a princípio, conforme determinação legal e consequente cláusulas padrão dos contratos de transição, os investimentos realizados sob a égide de Contratos de Transição não são passíveis de indenização, salvo aqueles emergenciais necessários para atender a exigências de saúde, segurança ou ambientais impostas por determinação regulatória, hipótese em que a ANTAQ indicará os parâmetros para o cálculo de eventual indenização em face da não depreciação do investimento no prazo de vigência contratual.

130. Neste aspecto, não se vislumbra insegurança jurídica à futura arrendatária, pois esses termos estão expresso no Contrato de Transição, senão vejamos:

Contrato de Transição DIPRE-DINEG/11.2024 - União e Ecoporto Santos S/A.

CLÁUSULA QUARTA - DOS INVESTIMENTOS

A ARRENDATÁRIA TRANSITÓRIA não terá direito à indenização pelos recursos necessários à manutenção da instalação portuária ou de bens integrantes alocados durante o prazo de vigência do contrato de transição, excetuados os investimentos emergenciais necessários para atender a exigências de saúde, segurança ou ambientais impostas por determinação regulatória, hipótese em que a ANTAQ indicará os parâmetros para o cálculo de eventual indenização em face da não depreciação do investimento no prazo de vigência contratual.

131. Uma outra questão importante referente ao período transitório em que a Ecoporto ocupa a área deve ser ponderada. O cálculo do VPL que foi considerado no Despacho SOG 1780422 apenas levou em conta a depreciação e amortização dos investimentos até 2023. Ocorre que a Ecoporto permanece na área a título de arrendamento transitório, ainda depreciando e amortizando, de 2023 em diante, tais investimentos realizados.

132. Dessa forma, ainda que o valor de R\$ 307.492.228,50 reflita a memória de cálculo corretamente, com o devido reajuste previsto, sugere-se que seja averiguada eventual necessidade de recálculo, no sentido de incorporar a amortização e depreciação dos investimentos após 2023 bem como outras questões que forem pertinentes ao cálculo.

133. Entende-se que eventual recálculo do valor de indenização não impede o seguimento natural do presente processo seletivo e, por sua vez, poderia se dar em concomitância com o envio destes autos para análise do TCU. Isso porque não somente esta ANTAQ teria tempo hábil, até a conclusão da instrução processual para lançamento do Edital, para concluir a análise, como ainda que não o fizesse, o valor de R\$ 307.492.228,50 seria depositado em conta a ser indicada pelo Poder Concedente, valor esse que só seria definitivamente remetido à antiga arrendatária a título indenizatório após a conclusão do recálculo da indenização e feitas as devidas compensações.

134. Nesse sentido, foi prevista a seguinte cláusula na minuta do Edital:

27.2.9. Comprovante de depósito no valor de R\$ 307.492.228,50 (trezentos e sete milhões, quatrocentos e noventa e dois mil, duzentos e vinte e oito reais e cinquenta centavos), em conta bancária a ser indicada pelo Poder Concedente, com a finalidade de se constituir como salvaguarda financeira para futura apuração e pagamento de ressarcimento decorrente de processo de reequilíbrio em favor anterior arrendatária titular do Contrato PRES/028.98, de que trata o Acórdão nº 301-ANTAQ, de 30/05/2022, cujo valor foi atualizado conforme metodologia do Parecer SOG/ANTAQ S/N, de 25/11/2022, para a data-base de julho/2024;

135. Ou seja, uma vez que, em última instância, em cabendo ao Poder Concedente o pagamento efetivo da indenização, este efetuará o pagamento somente após a conclusão do recálculo, valendo-se do valor de R\$ 307.492.228,50 para liquidação.

136. Em suma, quanto a este ponto, sugere-se que seja determinado à SOG/ANTAQ que, caso seja tecnicamente pertinente, proceda, concomitantemente ao seguimento do regular processo de arrendamento TECON SANTOS 10, ao recálculo do reequilíbrio em favor anterior arrendatária titular do Contrato PRES/028.98.

137. Outro ponto trazido pelas contribuições diz respeito aos equipamentos do atual arrendatário e que deverão ser incorporados ao empreendimento TECON SANTOS 10. Por exemplo, a ID 23 questiona o fato de que os portaineres da atual arrendatária não são padrão e deveria haver flexibilidade para que seja compatibilizado com a estratégia operacional do novo operador:

ID 23: A redação apresentada na minuta contratual pode ser interpretada como uma obrigação do arrendatário de manter em operação os três STS já existentes no terminal. No entanto, essa imposição pode não ser compatível com a estratégia operacional do novo operador, especialmente se houver o desejo de realizar uma total automação do parque de equipamentos.

A modernização dos terminais portuários tem levado diversos operadores a optarem por tecnologias mais avançadas, as quais, muitas vezes, não são compatíveis com equipamentos antigos. A obrigatoriedade de manter STS já existentes pode resultar em ineficiências operacionais e custos adicionais de manutenção para o arrendatário. Assim, é essencial que o contrato permita flexibilidade na decisão sobre o uso desses equipamentos, garantindo que a estratégia tecnológica adotada esteja alinhada com os objetivos do operador e com as melhores práticas do setor.

Desta forma, propomos nova redação de forma a garantir que o arrendatário tenha liberdade para decidir sobre a melhor configuração de equipamentos, assegurando eficiência e inovação na operação do terminal.

Sugestão de mudança na redação contratual: "7.1.2.5 [...] i Investimento – Equipamentos A – Aquisição de no mínimo 11 (onze) novos Portêineres – Ship to Shore (STS) – Post-Panamax e Triple E, com atendimento até a 24ª fileira dos navios porta-contêineres, totalizando no mínimo 14 STS em operação no terminal. O arrendatário poderá, a seu critério, utilizar ou substituir os três STS existentes no terminal, conforme sua estratégia operacional, devendo a aquisição ser realizada de forma a disponibilizar, no mínimo: i) 8 (oito) novos STS; e ii) 3 (três) novos STS;"

RESPOSTA: Primeiramente oportuno esclarecer que os ativos existentes considerados na modelagem do estudo somam três unidades de Portêineres STS Post-Panamax, com alcance até a 24ª Fileira, fabricados pela ZPMC e não duas. Referente a divergência de distância entre eixos de traslado dos STS, informamos que foi contemplado no projeto e Capex a inclusão da terceira linha de trilhos no berço 04, o que permitirá a operação com as unidades existentes no cais citado conforme ilustrado no Anexo C-1: Figura 11 – Layout Conceitual Fase Final . É premissa do estudo, modelado com quatro berços, que ocorra a utilização dos ativos existentes (equipamentos) durante toda vigência do contrato de arrendamento.

138. Por fim, e não menos importante, destaco a contribuição referente à sugestão de inclusão de "cláusula de transição", nos termos da ID 267:

ID 267: A presente contribuição visa solicitar esclarecimentos de como se dará a transição entre o término das operações da atual arrendatária do Tecon Santos 10, a ECOPORTO SANTOS S.A. e o início das operações da futura arrendatária, de forma a evitar a descontinuidade das operações.

As disposições atualmente constantes dos documentos de Consulta Pública (Minuta de Edital e Minuta de Contrato de Arrendamento) não esclarecem como ocorrerá a transição entre a atual arrendatária e a futura arrendatária, especialmente no intervalo entre o término da vigência do contrato de transição e o início das operações. Esse lapso pode acarretar um período sem operação, em prejuízo direto à continuidade das atividades de movimentação de cargas no Tecon Santos 10.

Na ausência de esclarecimentos, podemos supor que a atual arrendatária manterá as operações até a assinatura do contrato pelo novo arrendatário e este, por sua vez, só iniciará as operações após doze meses, com a obtenção de todas as licenças necessárias à operação, acarretando em um intervalo de um ano sem qualquer operação na área.

É recomendável, portanto, que o Poder Concedente e a ANTAQ incluam no edital e no contrato cláusulas específicas sobre o período de transição, destacando (i) o marco que define o fim efetivo da operação pela atual arrendatária (seja a assinatura do contrato, seja a emissão de Termo de Aceitação Provisória pelo novo arrendatário, ou outro ponto objetivo), (ii) a responsabilidade pela continuidade da prestação dos serviços até que a nova concessionária esteja plenamente habilitada a iniciar a exploração do terminal, e (iii) uma sistemática que assegure a ausência de interrupção ("vazio operacional") entre a saída da atual arrendatária e a efetiva entrada do novo operador.

O risco de eventual lacuna no desenvolvimento das operações portuárias acarretaria danos à cadeia de logística, sobretudo considerando o fluxo de importações e exportações realizadas no Porto de Santos. Além disso, a segurança jurídica dos usuários e dos investidores requer previsibilidade acerca das etapas formais de transferência de titularidade e das responsabilidades de cada parte. Isso envolve, ainda, a necessidade de conferir oportunidade à nova arrendatária de obter licenças e autorizações específicas, inclusive no que tange ao alfandegamento, sem prejudicar o andamento ordinário das atividades.

Diante desse contexto, propõe-se inserir na minuta do contrato uma "Cláusula de Transição" ou dispositivos equivalentes, contendo:

- (i). Prazo e Condições de Permanência da Operação pela atual arrendatária
- (ii). Marco Temporal para Encerramento da Operação pela atual arrendatária
- (iii). Responsabilidade do Novo Arrendatário pela Entrada em Operação

Essa abordagem atende ao interesse público de evitar qualquer lacuna na prestação dos serviços, ao mesmo tempo em que protege o direito dos usuários à continuidade na movimentação de cargas. Ressalta-se que a previsão de um modelo de transição bem delimitado também inibe riscos de discussões futuras acerca de eventual inércia ou falha na prestação do serviço, transferindo para o edital e o contrato a clareza necessária para a salvaguarda dos princípios de eficiência, segurança jurídica e estabilidade das operações portuárias.

Portanto, requer-se que essa contribuição seja analisada e incorporada à versão final dos documentos licitatórios, de forma a prover o necessário regramento para a fase de transição, assegurando-se que a atual arrendatária mantenha as atividades até que a nova arrendatária esteja apta a iniciar as suas operações (após a obtenção de todas as licenças necessárias), evitando-se a interrupção das atividades.

RESPOSTA: Agradecemos a contribuição. Informamos que será inserida a obrigação para que a futura arrendatária elabore e execute um Plano de Transição Operacional - PTO, com o objetivo 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 futura arrendatária, bem como a minimização do impacto sobre os usuários. As regras relativas ao PTO tratarão de questões como prazos, responsabilidades, entre outras, visando mitigar os riscos inerentes à transferência das operações.

139. Como se vê, a sugestão de "cláusula de transição" foi integralmente acatada de maneira que será obrigação da futura arrendatária a confecção de um PTO, com o objetivo 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 futura arrendatária, bem como a minimização do impacto sobre os usuários. As regras relativas ao PTO tratarão de questões como prazos, responsabilidades, entre outras, visando mitigar os riscos inerentes à transferência das operações.

140. Para tanto, foram inseridos nas minutas de edital e contrato as seguintes disposições:

EDITAL:

1.1.28. **Plano de Transferência Operacional (PTO):** Plano com as especificações técnicas, cronograma, estratégia operacional e outros elementos com vistas a não interrupção das atividades desenvolvidas no Terminal, conforme previsto no Apêndice 4 - Plano de Transferência Operacional de Arrendamento;

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;

Apêndice 4: Inclusão do Plano de Transferência Operacional de Arrendamento - PTO ;

CONTRATO:

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;

12. QUESTÕES ENVOLVENDO CARGA GERAL/ OPERAÇÃO RO-RO

141. As questões levantadas quanto ao tema "carga geral" no projeto TECON SANTOS 10 apontam para eventuais imprecisões no cálculo da demanda micro e macro no estudo, a exemplo da ID 94:

ID 94: 3) NOTA TÉCNICA Nº 7/2025/CGMO-DNOP-MPOR/DNOP-SNP-MPOR/SNP-MPOR

Item 17.10 da tabela demonstrando a evolução da demanda por carga geral macro e micro

- Dispõe que o valor de 207 mil toneladas ano (macro) e 30,7 mil toneladas (micro) permanecerão inalterados de 2027 a 2034, após o qual o macro continuará inalterado até 2038 e o micro reduzirá de 2035 a 2038. Entende-se que isto pressupõe “estagnação da economia do Estado de São Paulo e inclusive com redução no longo prazo! Assim, caso se mantenha a demanda em 201 mil toneladas por ano durante esses 12 anos, não há sentido algum que se reflita os anseios e demanda do setor produtivo/industrial do Estado de São Paulo atendido pelo porto de Santos! Infere-se: Ou o estudo está completamente equivocado ou nossa economia está condenada ao fracasso!
- O valor de 30,7 mil toneladas por ano como exigência mínima já é inferior a demanda passada exposta no item 21.14 da Consignação media, que ilustra uma movimentação média de 1090 toneladas de carga por navio. Assim, num rápido cálculo: Dividindo-se 30,7 mil por 1090 teremos então uma exigência mínima (com base nas medias históricas que indicam excluir os veículos) de 28 escalas no ano. No mesmo período somente a ora manifestante operacionalizou 48 escalas no cais do Saboo. É cristalino que ao seguir com rigor estes estudos, conclui-se: OU OS NÚMEROS APRESENTADOS DA DEMANDA OU DA CONSIGNAÇÃO MÉDIA ESTÃO ERRADOS, OU DE ACORDO AOS CÁLCULOS DA MANIFESTANTE REFLETEM O PIOR: QUE A MOVIMENTAÇÃO DE VEÍCULOS NÃO ESTÁ CONTEMPLADA NO TECON SANTOS 10, MUITO MENOS NO HISTÓRICO DE MOVIMENTAÇÃO DE CARGA GERAL!!!!

RESPOSTA: Sobre a demanda de carga geral, o estudo foi revisado de forma a resguardar o atendimento a demanda histórica de 90 mil toneladas, durante toda a vigência contratual, que representa o share de 21,18% dentre os grupos de mercadorias considerados no cenário tendencial. Destaca-se que o objeto do contrato considera a movimentação e armazenagem dos perfis de carga containerizada e carga geral, sem restrição a qualquer dos seus respectivos grupos de mercadoria, incluindo veículos. Para fins exemplificativos, observa-se que a movimentação de veículos no Saboo foi de 36 mil toneladas em 2024.

142. Como de denota da revisão do EVTEA, foram refeitos os cálculos das demandas micro e macro de carga geral. Por exemplo, 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.

143. Quanto à carga ro-ro, no âmbito da consulta pública, 8 contribuições reclamam o fato de as cargas ro-ro não terem sido contempladas no âmbito do projeto Tecon Santos 10. Entre as contribuições encontram-se registros da Grimaldi Deep Sea S.P.A., empresa italiana cuja atividade principal é o transporte de cargas rolantes e contêineres em rotas atlânticas, possuindo uma frota de navios ro-ro multifuncionais e, também, da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores - ANFAVEA, cuja missão é liderar, representar e defender os interesses do setor automotivo.

144. A título de exemplo, cita-se os IDs 99 e 173(174). Em síntese, considerando a não contemplação de cargas ro-ro no Tecon Santos 10 e a consequente eliminação das operações de veículos hoje realizadas no terminal da Ecoporto, alega-se que haverá (i) monopólio da operação pelo TEV; (ii) redução de eficiência operacional e (iii) aumento de custos para o setor automotivo. Demandam, neste contexto, uma série de adaptações para contemplar as cargas ro-ro, como priorização de berços, designação de áreas de armazenagem, construção de estruturas físicas operacionais e estabelecimento de movimentação mínima para veículos. Vejamos as contribuições:

ID 99: GRIMALDI DEEP SEA S.P.A, empresa estrangeira, com endereço na via M. Campodisola, 13 - 80133 Napoli - Italia, I.V.A. IT04068550823

INFORMAÇÕES ADICIONAIS DA MANIFESTANTE (PÁGINA 03)

PROPOSTAS DE SOLUÇÃO PELA MANIFESTANTE

- Dentro do projeto TECON SANTOS 10 que contempla **4 berços, um deles pode/deve ser PRIORITÁRIO para os navios ro-ro**. Desta forma salvaguarda a operação de veículos no terminal, porem sem limitar a utilização deste berço para outros navios quando o mesmo estiver ocioso. Tradicionalmente a regra de preferencia dita que quando um navio preferencial chega na barra e se declara apto a atracar, ele sera o próximo navio a atracar assim que o berço fique livre (ele não desatraca quem já esta operando);
- Haver no mínimo 2 (dois) berços com preferencia ro-ro no complexo portuário de Santos e a única garantia para haver capacidade de crescimento para o setor e diminuir o risco de gargalos e aumento de custos. Ate salvaguardando contra eventual situações de força maior em um deles e desta forma contribuindo para o

plano de contingência do complexo portuário como um todo;

- Inclusão de uma movimentação mínima de veículos no contrato de exploração, afim de assegurar a continuidade do setor e futuros projetos de expansão através de impo/expo. O termo utilizado hoje de “carga geral” é amplo e sujeito a interpretação, o qual não dá a segurança ao setor para investimentos e expansão a médio e longo prazo.

RESPOSTA: Sobre a demanda de carga geral, o estudo foi revisado de forma a resguardar o atendimento a demanda histórica de 90 mil toneladas, durante toda a vigência contratual, que representa o share de 21,18% dentre os grupos de mercadorias considerados no cenário tendencial. Destaca-se que o objeto do contrato considera a movimentação e armazenagem dos perfis de carga containerizada e carga geral, sem restrição a qualquer dos seus respectivos grupos de mercadoria, incluindo veículos. Para fins exemplificativos, observa-se que a movimentação de veículos no Saboó foi de 36 mil toneladas em 2024.

ID 173 (174): POSICIONAMENTO DA ANFAVEA SOBRE A LICITAÇÃO DA ÁREA STS 10 NO PORTO DE SANTOS

A indústria automobilística brasileira, representada pela ANFAVEA, manifesta sua profunda preocupação em relação à licitação da área STS 10 no Porto de Santos, denominada projeto Tecon Santos 10.

A não consideração da permanência de uma área destinada à movimentação de veículos na margem direita (STS 10) impactará diretamente o setor automotivo, resultando nos seguintes problemas:

- **Risco de monopólio e aumento de custos:** A impossibilidade de operar veículos e máquinas na margem direita pode levar à formação de um monopólio na margem esquerda, resultando na elevação dos custos logísticos e, consequentemente, no aumento dos preços para os consumidores, pressionando a inflação.

- **Redução da eficiência operacional** e aumento de congestionamentos: Apesar da atual movimentação já estar próxima da capacidade, a operação em ambas as margens do porto é essencial para manter a eficiência. A concentração das operações exclusivamente no terminal existente (TEV – margem esquerda) comprometerá a produtividade, gerará congestionamentos e aumentará os custos logísticos. Além disso, o monopólio na movimentação de veículos é indesejável para qualquer segmento. A atual capacidade do TEV é de aproximadamente 300.000 veículos por ano, enquanto projeções da ANFAVEA, baseadas em levantamentos junto às empresas associadas, indicam que o setor deve superar a marca de 400.000 veículos movimentados em Santos até 2029, reforçando a necessidade de manter a operação na margem direita (STS 10).

- **Impacto na cadeia logística automotiva:** A logística do setor envolve tanto o transporte de veículos e máquinas quanto o transporte de contêineres, que são complementares e não devem ser tratados como excludentes. Atualmente, a indústria movimenta mais de 58.000 contêineres por ano no Porto de Santos, um volume que pode ser comprometido caso as operações sejam forçadas a migrar para outros portos.

- **Perda de competitividade da indústria nacional:** O aumento dos custos operacionais decorrente da descontinuidade da área STS 10 comprometerá a competitividade dos fabricantes de veículos e máquinas em relação a outros países, impactando negativamente a indústria e a economia brasileira.

Diante desses pontos, a ANFAVEA apresenta os seguintes pleitos para garantir a utilização eficiente da área STS 10, assegurando a competitividade e a eficiência logística da indústria automobilística:

1. Designação de uma área prioritária e multipropósito com capacidade operacional equivalente à do terminal atualmente existente na margem direita.
2. Construção de um edifício-garagem para garantir a qualidade e a capacidade de armazenagem de veículos e máquinas, minimizando impactos em outras operações do terminal.
3. Reserva de um dos quatro berços previstos no projeto Tecon Santos 10 para navios Ro-Ro, garantindo a continuidade das operações de veículos e máquinas sem impedir a utilização desse berço por outros navios quando estiver ocioso.
4. Disponibilização de, no mínimo, dois berços prioritários para navios Ro-Ro no complexo portuário de Santos, garantindo capacidade de crescimento do setor, reduzindo o risco de gargalos operacionais e assegurando a continuidade das operações mesmo em situações de força maior, contribuindo para a resiliência do porto como um todo.
5. Inclusão de uma movimentação mínima obrigatória de veículos e máquinas no contrato de exploração, com penalidade significativa em caso de descumprimento, assegurando a continuidade do setor e viabilizando futuros projetos de expansão por meio da importação e exportação.

A ANFAVEA reforça a importância de considerar esses pontos no planejamento da licitação da área STS 10 (projeto Tecon Santos 10), garantindo que a infraestrutura do Porto de Santos continue atendendo às necessidades da indústria automobilística e contribuindo para o desenvolvimento econômico do país.

RESPOSTA: Sobre a demanda de carga geral, o estudo foi revisado de forma a resguardar o atendimento a demanda histórica de 90 mil toneladas, durante toda a vigência contratual, que representa o share de 21,18% dentre os grupos de mercadorias considerados no cenário tendencial. Destaca-se que o objeto do contrato considera a movimentação e armazenagem dos perfis de carga containerizada e carga geral, sem restrição a qualquer dos seus respectivos grupos de mercadoria, incluindo veículos. Para fins exemplificativos, observa-se que a movimentação de veículos no Saboó foi de 36 mil toneladas em 2024.

145. A revisão do EVTEA, dessa forma, não contemplou investimentos específicos no TECON SANTOS 10 para atender a carga ro-ro. Trata-se de um ambicioso projeto de terminal de contêineres, com a possibilidade de movimentar carga geral. Seria possível movimentar veículos, a critério do arrendatário, pois este está alinhado ao perfil de carga geral. Ou seja, embora um estudo de demanda para a carga ro-ro não tenha sido previsto no estudo, e nem mesmo nos instrumentos de planejamento, seria possível a movimentação, mesmo que temporariamente. Ressalta-se, contudo, que o projeto de engenharia foi desenhado para um terminal de contêineres, e não considerou estruturas e equipamentos específicos de movimentação de carga ro-ro, nem mesmo foi modelado uma MME de veículos, mas de carga geral.

146. Atualmente, apenas dois terminais movimentam veículos no Porto de Santos: o TEV e a Ecoporto. O primeiro explora área arrendada de 228.410,61 m2, na margem esquerda, com **MME de 300.000** (trezentos mil) veículos ano, com termo em 03/01/2035, por meio do Contrato DP-DC/02.2009 de 08/07/2009. A ECOPORTO SANTOS S.A., por sua vez, explora área de 136.444 m2, localizada na margem direita, com **MME de 19.776** (dezenove mil setecentos e setenta e seis) veículos por ano, por meio do contrato transitório DIPRE-DINEG/11.2024, vigente até 30/05/2025 (180 dias).

147. O quadro abaixo apresenta os dados de movimentação de cargas ro-ro no Porto de Santos de 2021 a 2025 (até março) em unidades e a participação de cada terminal (share). A média anual de veículos movimentados de 2020 a 2024 foi de 228.348 veículos, sendo que o ano que apresentou a menor movimentação total foi 2020, com 162.725 veículos. O ano 2022 foi o ano que registrou a maior movimentação do período, com 302.683 veículos. Nota-se que no período com maior movimentação anual total incluindo todos os terminais operadores, atingiu-se a movimentação mínima exigida contratualmente do TEV. Ou seja, a demanda total do Porto no período ficou aquém até mesmo da MME do TEV. Nos anos de 2023 e 2024, apenas TEV e Ecoporto movimentaram veículos, sendo que o TEV foi responsável por 85% e 88% do total movimentado respectivamente nos anos mencionados.

Quadro - Movimentação de veículos no Porto Organizado de Santos por Instalação Portuária em unidades e participação de mercado - de 2020 a 2025.

	Terminal	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Unid.	ECOPORTO	10.771	31.188	73.129	34.756	23.861	1.765
	TEV	148.037	197.285	229.554	200.192	179.557	54.517
	Outros	3.915	9.375		114		
	Total	162.725	237.850	302.683	235.062	203.418	56.282
Share	ECOPORTO	7%	13%	24%	15%	12%	3%
	TEV	91%	83%	76%	85%	88%	97%
	Total	1	1	1	1	1	1

Fonte: Estatísticas Online (BI, APS). 2025: até março.

148. É possível notar que o mercado de movimentação de cargas ro-ro em Santos já se mostra altamente concentrado. Além disso, a movimentação pela Ecoporto é decrescente e pouco expressiva. Se somássemos as movimentações do TEV e Ecoporto, seja em 2020, 2021, 2023 ou 2024, a demanda total ainda ficaria bem aquém da MME do TEV. Em todo o período analisado, o TEV não cumpriu a MME.

149. Do ponto de vista de capacidade instalada, parece que o Porto de Santos possui mais urgência em elevar a capacidade de movimentação de contêineres do que de veículos, afinal, o TEV, sozinho, se se constata que o terminal nem sequer atinge a sua movimentação mínima, seria capaz de movimentar toda a demanda do Porto de Santos dos últimos anos.

150. Considerando que o mercado de movimentação de veículos do Porto Organizado de Santos já é altamente concentrado; que, diferente do contêiner, não há indícios de estrangulamento de capacidade; que o mercado de movimentação de contêineres urge por mais capacidade instalada; que os instrumentos de planejamento não identificaram a carga de veículos como relevante para a área em comento, entende-se como razoável que a questão da movimentação de veículos seja foco do planejamento do setor portuário em projeto distinto do TECON SANTOS 10, isto é, que os problemas sejam atacados separadamente.

151. Quanto aos possíveis efeitos adversos da questão concorrencial, registre-se que a ANTAQ possui os meios legais e regulatórios de tratar abusos do exercício do poder de mercado.

13. ARBITRAGEM

152. A arbitragem é prevista na minuta do contrato na cláusula 26.4 e derivadas. Tais dispositivos contratuais, que tratam de "Solução de controvérsias mediante procedimento de arbitragem", seguem o mesmo padrão de redação/conteúdo observado para todos os arrendamentos licitados pela ANTAQ, devidamente analisados e avaliados pela Procuradoria Federal junto à ANTAQ, com base nas diretrizes de política pública setorial, emanadas do Ministério dos Portos e Aeroportos - MPOR, após análise de sua respectiva Consultoria Jurídica - CONJUR.

153. Seguem alguns exemplos de contribuições, como a ID 87, que sugere que sejam especificadas as câmaras arbitrais passíveis de serem selecionadas. Vejamos:

ID 87: Nota-se que a Cláusula 26.4.1.5.1 prevê que o Poder Concedente indicará câmara arbitral “preferencialmente entre aquelas credenciadas pela Advocacia-Geral da União” caso não haja consenso quanto à escolha de câmara para solução de determinada controvérsia.

Sugere-se, no entanto, que, tendo em vista garantir maior segurança, previsibilidade e economicidade na escolha da câmara arbitral, além de evitar disputas em torno da própria escolha, que seja prevista contratualmente uma lista de câmaras arbitrais as quais o Poder Concedente estaria pré-autorizado a selecionar caso as partes não alcancem um consenso a respeito de qual câmara será eleita para sediar eventual arbitragem entre a arrendatária e o Poder Concedente. Sugere-se ainda que sejam incluídas as seguintes alternativas, visando garantir alternativas diversificadas em termos de custo e expertise na condução de arbitragens público-privadas na jurisdição brasileira: (i) Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional (CCI); (ii) Centro de Arbitragem e Mediação da Câmara de Comércio Brasil-Canadá (CAM-CCBC); e (iii) Câmara de Mediação e Arbitragem Empresarial – Brasil (CAMARB).

RESPOSTA: Agradecemos a contribuição apresentada, informando que não será acatada. Na ausência de consenso entre as partes, o subitem reportado estabelece a prerrogativa expressa do Poder Concedente, para fins de escolha da câmara arbitral, com o objetivo de busca de solução para controvérsias contratuais, partindo-se do pressuposto de que tal escolha venha sempre recair naquela câmara que reúna todas as condições para assunção do encargo.

154. A ID 69, por sua vez, aponta situação que teria o condão de violar a "paridade de armas", na forma que segue:

ID 169: As disposições atribuem ao Concedente o direito de escolher unilateralmente a câmara arbitral em determinadas condições, o que viola a paridade de armas. Nos termos do art. 7º do CPC, “É assegurada às partes paridade de tratamento em relação ao exercício de direitos e faculdades processuais, aos meios de defesa, aos ônus, aos deveres e à aplicação de sanções processuais, competindo ao juiz zelar pelo efetivo contraditório”. Além disso, o art. 154 da Lei 14.133/2021 dispõe que “O processo de escolha dos árbitros, dos colegiados arbitrais e dos comitês de resolução de disputas observará critérios isonômicos, técnicos e transparentes”. Sugere-se que haja a definição da câmara arbitral com antecedência, inclusive para maior celeridade na instauração das arbitragens.

RESPOSTA: Obrigado pela sua contribuição. Ressalte-se que, na ausência de consenso entre as partes, o subitem 26.4.1.5.1 contratual estabelece a prerrogativa expressa de o Poder Concedente, em linha com as características dos contratos administrativos, proceder a escolha da câmara arbitral, com o objetivo de busca de solução para controvérsias contratuais, partindo-se do pressuposto de que tal escolha venha sempre recair naquela câmara que reúna todas as condições para assunção do encargo.

155. A ID 236 trouxe uma sugestão que, nos termos da resposta abaixo, será acatada.

ID 236: Sugerimos que as partes desde logo escolham a câmara arbitral em relação a qual eventual procedimento será submetido, para fins de previsibilidade e prevenção de discussões que possam atrasar o início da arbitragem. Caso contrário, e se não houver acordo das partes quanto à câmara ou à forma de nomeação dos árbitros no momento em que surgir a disputa, poderá ser necessário acionar o Judiciário (Lei Federal nº 9.307/96, art. 7º).

Sugerimos que a câmara arbitral a ser escolhida esteja dentre uma daquelas credenciadas pela Advocacia-Geral da União (<https://www.gov.br/agu/pt-br/composicao/cgu/cgu/neadir/arquivos/20230911-planilha-de-camaras-credenciadas.pdf>), e que seja incluída referência à observância do Regulamento de Arbitragem da Câmara escolhida.

Assim, sugerimos a supressão das cláusulas 26.4.1.5.1, 26.4.1.5.1.1 e 26.4.1.5.1.2, bem como a seguinte redação para a cláusula 26.4.1.5:

“26.4.1.5 A arbitragem será administrada pela Câmara [•] (“Câmara”), de acordo com seu regulamento de arbitragem (“Regulamento de Arbitragem”)”.

De todo modo, ainda que a presente sugestão não seja acatada, sugerimos a correção no trecho que menciona “nenhuma das três câmaras”, para maior coerência, já que a redação atual do contrato de arrendamento não deixa claro quais seriam essas 3 câmaras.

RESPOSTA: Obrigado pela sua contribuição. De início, ressaltamos que a Subcláusula 26.4 e demais dispositivos contratuais a ela afetos, que tratam de "Solução de controvérsias mediante procedimento de arbitragem", seguem o mesmo padrão de redação/conteúdo observado para todos os arrendamentos

licitados pela ANTAQ, devidamente analisados e avaliados pela Procuradoria Federal junto à ANTAQ, com base nas diretrizes de política pública setorial emanadas do Ministério dos Portos e Aeroportos - MPOR, após análise de sua respectiva Consultoria Jurídica - CONJUR.

De qualquer forma, agradecemos a sugestão de correção e informamos que o trecho da subcláusula 26.4.1.5.1.1 ("nenhuma das três câmaras") será ajustado.

156. A ID 171 igualmente trouxe sugestão que será acatada:

ID 171: A disposição atribui ao Concedente o direito de incluir unilateralmente os intervenientes em eventual arbitragem, o que viola a paridade de armas. Nos termos do art. 7º do CPC, "É assegurada às partes paridade de tratamento em relação ao exercício de direitos e faculdades processuais, aos meios de defesa, aos ônus, aos deveres e à aplicação de sanções processuais, competindo ao juiz zelar pelo efetivo contraditório". Sugere-se ajustar o texto para indicar que "As partes poderão solicitar..."

RESPOSTA: Obrigado pela sua contribuição. Informamos que a sua sugestão será acatada.

157. A ID 240 também será acatada pela CPLA, nos termos que seguem:

ID 240: Sugerimos a seguinte alteração para que fique clara a forma como o prazo será contado:

"26.4.1.14.1 Contra a sentença arbitral caberá pedido de esclarecimento, a ser apresentado no prazo de 30 (trinta) dias contados do recebimento da sentença".

RESPOSTA: Obrigado pela sua contribuição, informando que será acatada, nos termos da redação proposta.

158. Dessa forma, no que compete à minuta do Edital, serão corrigidas a subcláusula 26.4.1.5.1.1, a 26.4.1.14.1 e a subcláusula 26.4.1.18, as quais passarão a ter o seguinte texto:

"26.4.1.5.1.1 Se, à época da instauração da controvérsia, nenhuma das câmaras credenciadas pela Advocacia-Geral da União atender aos requisitos previstos na cláusula 26.4.1.5, o Poder Concedente elegerá, no mesmo prazo, outra câmara arbitral que os atenda."

"26.4.1.14.1 Contra a sentença arbitral caberá pedido de esclarecimento, a ser apresentado no prazo de 30 (trinta) dias contados do recebimento da sentença"

"26.4.1.18 As Partes poderão solicitar que as intervenientes deste Contrato participem da arbitragem de que trata a presente cláusula, quando entender, a seu critério, que o objeto do litígio envolve matérias relacionadas às correlatas esferas de atuação ou que a solução do litígio pode gerar repercussões em suas atividades".

14. ARRENDAMENTO INICIAL/FIXO/VARIÁVEL/TARIFAS

159. De saída, nota-se que várias contribuições questionaram o fato de não ter sido especificado na minuta contratual o valor de arrendamento variável para carga geral, do tipo R\$/t.

160. A questão foi efetivamente tratada na revisão do EVTEA, de modo que, a partir dos novos cálculos e do reformulado fluxo de caixa do projeto para carga geral, foi definido novo valor específico para arrendamento variável da carga geral, qual seja R\$ 41,40 por tonelada.

161. Vejamos a contribuição ID 90 (91):

ID 90 (91): Item 9.2.1 (ii) da condição de pagamento de valor arrendamento variável

•Fica-se estabelecido "R\$ 19,73 (dezenove reais e setenta e três centavos) por TEU, a título de Valor do Arrendamento Variável; pelo direito de explorar as Atividades no Arrendamento...", contudo, não se contempla valor por tonelada de carga geral;

RESPOSTA: Agradecemos a contribuição e informamos que existe valor de arrendamento variável para carga geral, que foi recalculado no âmbito da revisão do estudo para R\$ 41,40 por tonelada.

162. A ID 271 questionou se a reorganização a bordo estará sujeita a pagamento de arrendamento variável, nos termos que seguem:

ID 271: 4.2.3 TARIFAS PORTUÁRIAS: Favor confirmar se os volumes movimentados para remanejamento ou reorganização a bordo ("restow") estão sujeitos à tarifa portuária variável?

RESPOSTA: Agradecemos a contribuição e informamos que aos contêineres "restow" não se aplicam as tarifas portuárias conforme exposta na nº 21/2024/COPAQ2-INFRA/INFRASA/SUPAQ-INFRA/AG-INFRA/DIREX-INFRA/CONSAD-INFRA/AG-INFRA

163. A ID 446 problematiza a obrigação de pagamento inicial Autoridade Portuária no valor de R\$1.190.000.000, o que, na sua visão, seria um risco já que o arrendatário não teria ainda a geração de fluxo de caixa no início do arrendamento:

ID 446: Referência: 4. Resultados-chave. A nova modelagem financeira do projeto TECON Santos 10 defende uma redução significativa do pagamento de arrendamento fixo e variável, enquanto considera um importante pagamento inicial ("Remuneração inicial") de 1.190.000.000 R\$. Isso contrasta fortemente com a estruturação apresentada na Audiência Pública de 2022, em que o pagamento inicial era 0. O pagamento

inicial é um custo irre recuperável. Por isso, o fato de estabelecer um aumento tão drástico do pagamento inicial introduz um risco muito importante para o Arrendatário, que não tem assegurada a geração de fluxos de caixa desde o início do arrendamento. Para efeitos da modelagem financeira do arrendamento, é possível equilibrar o pagamento das remunerações entre os pagamentos fixo, variável e inicial; sempre que o VPL seja igual a 0. Apesar disso, realocar as remunerações fixa e variável para um pagamento inicial gera um risco para o Arrendatário muito maior. Isso deveria ser considerado, no mínimo, com um WACC alvo mais elevado do que foi utilizado na modelagem da Audiência Pública de 2022, que considerou um pagamento inicial de 0. Diante disso, propõe-se adiar o pagamento inicial ou conceder um maior número de anos para realizá-lo, permitindo que o Arrendatário esteja em condições de competir no exigente cenário concorrencial do Complexo Portuário de Santos e possa gerar fluxos de caixa de forma recorrente, reduzindo o risco financeiro. Neste ponto, é importante lembrar que o futuro Arrendatário será um parceiro fundamental da Autoridade Portuária de Santos, da ANTAQ e das demais autoridades brasileiras no desenvolvimento de um projeto crítico para o país. Assim, deverá garantir-se que seja assumido um risco controlado através dos mecanismos de supervisão e mitigação que possam ser definidos durante a estruturação do leilão. Outra alternativa poderia ser reduzir (ou eliminar) o pagamento inicial por uma estrutura de pagamentos fixos e variáveis ?? mais altos para manter o equilíbrio financeiro do arrendamento (VPL = 0) ou aumentar o WACC alvo para encerramento das variáveis da modelagem.

RESPOSTA: Agradecemos a contribuição e informamos que o valor arrendamento inicial será excluído da modelagem.

164. De fato, o arrendamento inicial que fora previsto na modelagem que foi à Audiência Pública foi retirado do EVTEA revisado. No seu lugar, foi incluída a obrigação de o futuro arrendatário realizar investimentos em infraestrutura destinada a implantação de um novo terminal de Passageiros, abrangendo a construção da laje e pier, 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. Sobre este ponto, esta NT irá se debruçar mais abaixo.

165. No que se refere ao arrendamento variável para carga geral, proceder-se-á à atualização da minuta do contrato, que restará com a seguinte redação:

9.2.1. A Arrendatária deverá pagar à **Administração do Porto** os seguintes Valores do Arrendamento:

(...)

ii. \$ 41,40 (quarenta e um reais e quarenta centavos) por TEU/t (contêiner/carga geral), excluindo os oriundos da movimentação de transbordo e remoção, a título de **Valor do Arrendamento Variável**; pelo direito de explorar as **Atividades no Arrendamento** e pela cessão onerosa da Área do **Arrendamento**, observando o disposto na Subcláusula 9.2.3.1.

15. ÁREA DO ARRENDAMENTO/LAYOUT/DISPONIBILIZAÇÃO DA ÁREA

166. Algumas contribuições demonstraram preocupação com eventual não disponibilização da área do arrendamento conforme previsto na minuta do contrato, a exemplo da ID 146:

ID 146: De acordo com a cláusula 2.3, o Poder Concedente não garante que o terminal terá a área estimada. Entretanto, a ausência de disponibilização da área nos exatos termos em que será prevista no edital e no contrato pode comprometer o equilíbrio econômico-financeiro do contrato e as projeções de capacidade, movimentação, dentre outras. Também pode comprometer a execução do projeto do terminal. Sendo assim, sugere-se que o dispositivo seja aprimorado de modo a se prever que, se a área arrendada tiver dimensões e/ou configuração diferente da prevista, haverá o devido reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, bem como a revisão das projeções pertinentes (por exemplo, em termos de capacidade, movimentação, dentre outras).

RESPOSTA: Obrigado pela sua contribuição. A salvaguarda estabelecida na cláusula 2.3 da minuta de contrato visa resguardar ajustes pontuais que possam interferir nas medidas da área estabelecidas na cláusula 2.1.1. É obrigação do Poder Concedente, nos termos do item 2.3, ceder à arrendatária a área prevista no item 2.1.1. Ou seja, caso não o faça, a matriz de riscos contratual prevê a possibilidade de revisão extraordinária para recomposição de equilíbrio-financeiro do contrato, nos termos do item 14.1.1.

167. Na mesma linha, a ID 336 questiona o caso de ampliação ou redução da área do arrendamento e eventual reequilíbrio econômico-financeiro:

ID 336: Considerando que a Cláusula 2.4.1 estabelece que a ampliação ou redução de área do arrendamento ensejará o procedimento de revisão extraordinária para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, recomenda-se que o contrato tenha redação específica para que este reequilíbrio seja feito mediante revisão dos valores devidos pela arrendatária, bem como alteração do prazo do arrendamento ou outros meios admitidos pela legislação para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

RESPOSTA: Agradecemos a contribuição. A minuta do Contrato estabelece, na cláusula 14 e suas subcláusulas, o procedimento de Revisão Extraordinária para recomposição do reequilíbrio econômico-

financeiro. Conforme explicitado na cláusula 14.2, tal revisão será feita nos termos e hipóteses previstos em regulamento editado pelo Poder Concedente e pela ANTAQ, bem como neste Contrato.

No caso, o regulamento em questão é a Resolução ANTAQ N° 85/2022 - a qual estabelece os procedimentos para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamento - ou aquela que vier a substituí-la.

O artigo 14 da referida norma estabelece os meios através dos quais a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro poderá se dar (que incluem aqueles sugeridos por Vossa Senhoria em sua contribuição).

168. Neste tema, não foram previstas alterações na área do arrendamento na revisão feita no EVTEA pós-Audiência Pública, tendo sido mantida toda a área do Saboó.

16. NENHUMA CONTRIBUIÇÃO OBSERVADA

169. Foram identificadas algumas contribuições que, a exemplo do ID 5, não ofereceram nenhuma informação ou questionamento:

ID 5: O Item 4.2. – Parâmetros de Dimensionamento, vale reiterar que: “O projeto de implantação do terminal obedecerá a todos os códigos e regulamentos locais (grifo nosso), estaduais e federais aplicáveis, [...]”, destacando que a Prefeitura de Santos é fundamental nesse processo.

A estimativa de investimentos previstos no CAPEX é de R\$ 4.222.953.392,59, a serem realizados nos oito primeiros anos contratuais.

RESPOSTA: Agradecemos a participação, porém não identificamos contribuição que possa agregar ao estudo.

170. Outras, como o ID 22, foram excessivamente amplas e não se remeteram especificamente a nenhum item do EVTEA ou minutas:

ID 22: 1 - A implementação do projeto STS10 impacta o planejamento do Complexo Portuário (Porto Organizado de Santos)? Se sim, quais são os impactos?

RESPOSTA: Agradecemos a contribuição e informamos que os impactos da implementação do terminal Tecon Santos 10 no planejamento estão sendo avaliados no âmbito da revisão dos documentos oficiais de planejamento do Porto de Santos.

171. Ainda, houve aquelas que, a exemplo da ID 225, apenas solicitaram que fosse compartilhado algum detalhamento, mas sem oferecer qualquer contribuição.

ID 225: Anexo C-2 – INVESTIMENTOS PREVISTOS CAPEX (páginas 46, 47 de 47) Favor compartilhar o detalhamento das estimativas de CAPEX para cada item.

RESPOSTA: Agradecemos a contribuição e informamos que o detalhamento dos itens estimados para os itens do Capex do projeto estão descritos nos documentos Nota Técnica nº 26/2022/EPL e Nota Técnica nº 21/2024/INFRASA, publicados no site da ANTAQ, Audiência Pública N° 02/2025.

172. Com relação aos itens sem contribuição observada, esta CPLA aproveita a oportunidade para fazer alguns apontamentos que julga pertinente no contexto das Audiências Públicas que vem sendo levadas a cabo para as concessões e arrendamentos.

173. Vem sendo comum que as contribuições protocoladas não somente no TECON SANTOS 10, mas em outros projetos, carreguem mais de um questionamento/pedido/dúvida por contribuição. Dá-se o exemplo da contribuição ID 26:

ID 26: Boa tarde. Sou jornalista em Santos e tenho algumas dúvidas sobre alguns pontos com base na audiência pública sobre o Tecon Santos 10.

Primeiro - com a expansão do mesmo, a ideia é avançar sobre uma área de vegetação na foz do Rio Saboó (ou Lenheiro). Além disso, haverá expansão futura do cais da BTP em 110 metros, praticamente fechando o escoamento da água proveniente do rio que passa pela entrada de Santos. Este impactos foram avaliados, ou seja, com o represamento na foz com a construção destas estruturas, qual a avaliação sobre os impactos ambientais e, em especial, os impactos no escoamento da água.

Segundo - Como ficam as atividades do cais públicos e a operação das empresas retroportuárias que lá atuam? Quais são as alternativas disponíveis para quem utiliza atualmente estes espaços?

Terceiro - A manutenção da carga geral ocorrerá nos próximos 8 anos, mas não há garantias após este período. Como ficará o embarque e desembarque de grandes equipamentos especialmente das indústrias pelo Porto de Santos? Quais serão as alternativas disponíveis para tais produtos - que necessitam de todo um processo de subida e descida especial pela concessionária Ecovias - no Porto de Santos a medida que a tendência é que o TECON Santos 10 se transforme um player para contêineres, responsável por 1/3 de toda a movimentação no Porto de Santos?

Quarto - Qual o valor será destinado à Autoridade Portuária para a construção do futuro terminal de passageiros no Valongo?

RESPOSTA: Agradecemos a contribuição e informamos que na proposta de arrendamento não haverá represamento do canal do rio Saboó (ou Lenheiro). Além disso, todas as atividades interventivas que apresentem significativo impacto socioambiental deverão ser devidamente licenciadas no órgão ambiental competente, cabendo a este a definição das medidas mitigadoras e compensatórios pertinentes a execução da atividade. Ressalta-se que nenhuma atividade classificada como de significativo impacto ambiental poderá ser executada pela concessionária sem as devidas autorizações ambientais pertinentes, emitidas pelo órgão ambiental. Após avaliação das contribuições realizadas em audiência pública, considerando a carga geral movimentada especificamente no Saboó, informamos que o Poder Concedente definiu que a carga geral permanecerá no rol de cargas previstas no terminal Tecon Santos 10 até o final do contrato. Referente ao valor de arrendamento inicial prevista para obras no Valongo, informamos que após analisar as diversas contribuições da presente audiência pública, o Poder Concedente definiu incluir obrigação contratual, para que o futuro arrendatário do Tecon Santos 10 seja o responsável em construir a infraestrutura de atracação e laje na região do Valongo, assim subsidiando o futuro terminal de Passageiros. O estudo revisado será publicada após audiência pública.

174. Veja-se que em um única contribuição são solicitadas informações de temas diversos, o que dificulta muito o processo de divisão de competências para o oferecimento das respostas, retardando o processo de processamento das contribuições.

175. Pior ainda, vejamos a contribuição ID 01:

ID 01: Conforme mencionado nessa Seção:

"Os estudos de viabilidade de arrendamentos portuários objetivam a avaliação de empreendimentos e servem de base para abertura de procedimentos licitatórios, no âmbito do planejamento do Governo Federal. Em linhas gerais, busca-se identificar a estimativa inicial de valores remuneratórios pela exploração do ativo para abertura de licitação, considerando-se, para tanto, diversas variáveis de ordem jurídica, técnica, operacional, econômica, financeira, contábil, tributária e ambiental". (p. 2)

O texto prossegue: "O prazo contratual previsto para a área de arrendamento é de 25 anos, com início da vigência previsto para o ano de 2026 e término em 2050". Obviamente, o início da vigência, contratual dependerá da tramitação do processo licitatório.

A Infra S.A. relaciona os dispositivos utilizados para a elaboração do EVTEA, basicamente os "que regem a elaboração de projetos de exploração de áreas portuárias, bem como os principais instrumentos de planejamento do setor portuário para o Complexo Portuário de Santos". Embora já tenha sido mencionado que o local previsto para a implantação do TECON Santos 10 é compatível com a legislação municipal de uso e ocupação do solo, esse dispositivo legal também deveria constar na Tabela 1 da Seção A (P. 4).

A Figura 12 – Imagem aérea dos terminais do Cais Saboó da Seção A (p. 17), apresenta a configuração de ocupação de áreas na região prevista para implantação do TECON Santos 10, segundo o Plano Mestres do Porto de Santos de 2019.

Na Figura 12, é importante destacar que a área indicada como "Libra Valongo" atualmente não tem uso portuário, estando prevista para a transferência da Empresa Marimex da região do Macuco, de forma a viabilizar a conclusão da obra ferroviária e destinação da área que ocupava para implantação do STS53, salvo eventual alteração.

Consta do texto: "Destaca-se que o novo terminal a ser licitado não compreende as áreas fora do porto organizado. Na imagem acima, a área da Libra é de uso privado e não está incluída nos cálculos desse estudo" (p. 17). Embora, de fato, a área anteriormente ocupada pela Libra Valongo (TEVAL) não integre o estudo do TECON Santos 10, ela está, sim, dentro da Poligonal do Porto Organizado de Santos vigente desde o final de 2022, aliás, como demonstra a Figura 1 da própria Seção A (p. 4).

Aliás, a Nota Técnica nº 21/2024 da Infra S.A., no item "APRIMORAMENTOS REALIZADOS" relativo à Seção A – Apresentação, tem como texto: "5.3. Na página 4, Figura 1, foi incluído a nova (grifo nosso) Poligonal do Porto Organizado de Santos". Não se trata de nova Poligonal, mas da Poligonal vigente, estabelecida pela Portaria nº 1.366, de 7 de outubro de 2022, do então MInfra.

Quanto à área ocupada pelo Ecoporto, nela essa empresa vem operando carga geral, inclusive cargas de projeto, sendo, salvo engano, o único espaço atualmente destinado a esse tipo de operação no Porto de Santos. Essa operação vem sendo mantida mediante contrato de transição, sendo que sua descontinuidade prejudicará o atendimento a esse tipo de carga. Embora a manutenção desse tipo de operação seja uma das premissas estabelecidas pela SNP à Infra S.A. para a elaboração do EVTEA, há que se considerar como ela ocorrerá até o início da execução do contrato do futuro arrendatário do TECON Santos 10. Também há preocupação social envolvida, considerando que a descontinuidade da operação atualmente realizada pelo Ecoporto implicará em supressão de postos de trabalho, com potencial perda de mão de obra especializada em operações portuárias que, em tese, poderia ser aproveitada na operação do TECON Santos 10.

Por fim, o EVTEA define que o TECON Santos 10 deverá ter área de 621.975 m², e a conformação geométrica apresentada na Figura 6 (Figura 14 da Seção A), remetendo à Seção C – Engenharia, onde será feito o detalhamento das premissas, bem como de aspectos relativos a acessos ao terminal.

RESPOSTA: Agradecemos a participação, porém não identificamos contribuição que possa agregar ao estudo.

176. Vê-se que se trata de um enorme texto, provavelmente fruto de um estudo maior que foi replicado em partes nas contribuições. Esse tipo de procedimento vem sendo muito comum, por meio do qual o contribuinte compartilha trechos de um determinado estudo que fez sobre a temática objeto da Audiência Pública mas não organiza de forma objetiva a sua contribuição.

177. Num contexto em que há mais de 500 contribuições, como foi o caso do TECON SANTOS 10, essa falta de objetividade e de delimitação da temática nas contribuições tornam o trabalho de apuração e processamento das contribuições ainda mais dificultoso.

178. Em virtude disso, sugere-se que, nos próximos Avisos de Audiência Pública, seja especificado que cada contribuição deverá se ater a apenas uma temática e que não é objeto das contribuições a replicação seriada de estudos sem o devido tratamento para que ofereçam contribuições ou solicitações objetivas.

17. DIFERENCIAÇÃO ENTRE CARGAS (LONGO CURSO E TRANSBORDO)

179. Neste ponto, as contribuições pediam que fosse dado tratamento distinto à carga de transbordo no quesito pagamento de arrendamento variável. Por exemplo, a ID 39:

ID 39: Até por questões de assimetria concorrencial com o Terminal Santos Brasil, o contrato deve prever algum tipo de desconto para cargas de transbordo e cabotagem, para não comprometer a utilização do mesmo como um Hub port. Um navio padrão como o utilizado no contrato (Triple E, que já possuem mais de 12 anos) não deve atracar em vários portos, e por isso necessitará de um Hub port para conclusão das operações.

RESPOSTA: Agradecemos a contribuição que será considerado um desconto de 50% no valor de arrendamento variável para contêineres de transbordo e remoção conforme diretriz do Poder Concedente.

180. Assim como no exemplo anterior, a ID 297 também levantou a questão da isonomia com outros operadores no Porto de Santos e ainda apontou que a carga de transbordo possui rentabilidade menor que a carga gateway:

ID 297: O Porto de Santos é responsável por cerca de 40% da movimentação de contêineres do país, conforme dados da ANTAQ. Se configura como o potencial hub port brasileiro, concentrando a movimentação de volumes que chegam ou saem do Brasil através da navegação de longo curso e redistribuindo através de navios de menor porte, que operam na cabotagem. É objetivo de consolidar o Porto de Santos como hub port da América Latina consta inclusive no Planejamento Estratégico da Autoridade Portuárias de Santos ("APS"), ciclo 2023-2027.

Nesse sentido, as operações de transbordo ou baldeação são extremamente importantes, pois representam os movimentos de transferência da carga de um navio para outro.

A cláusula 9.2 (ii) da minuta de Contrato de Arrendamento define o valor de movimentação variável como de R\$ 19,73 por TEU movimentado. Como os contêineres movimentados em operação de transbordo ou baldeação realizam dois movimentos, sobre eles incide duplamente essa cobrança: quando são descarregados do navio e quando são embarcados no segundo (no sistema hub-feeder ou feeder-hub), penalizando e desincentivando a operação de contêineres que não tenham o Porto de Santos como destino final.

A carga de transbordo, em geral, proporciona uma rentabilidade menor do que a carga gateway (Notteboom, T.E. et al. Operational productivity and financial performance of pure transshipment hubs versus gateway terminals: An empirical investigation on Italian container ports, Research in Transportation Business & Management, 2023). Todavia, são grandes volumes de carga de transbordo que permitem a consolidação da operação de hub em um porto e, por consequência, a expansão da cabotagem e a melhoria da eficiência logística. Dessa forma, a revisão da metodologia de cálculo do arrendamento variável é fundamental para incentivar o transbordo/baldeação e evitar a operação excessiva dessas operações, assegurando que o terminal atinja seu pleno potencial como hub port.

Soma-se a isso o fato de que, ao se comparar esse valor àquele que é cobrado dos terminais que já operam no Complexo Santista, identifica-se que o contrato da Santos Brasil prevê a isenção de pagamento de outorga variável para contêineres em baldeação, e que a DPW, por se tratar de TUP não possui cobranças nesse sentido.

Diante desse contexto, entende-se que a forma como a cobrança está estruturada no Edital e na minuta do contrato geraria assimetria concorrencial e regulatória entre o futuro arrendatário do Tecon Santos 10 e outros operadores de terminais de contêineres que já operam no Porto de Santos. Nessa configuração assimétrica, o futuro arrendatário sofrerá impactos deletérios à sua operação, à sua atratividade competitiva e, conseqüentemente, à sua potencial participação de mercado diante dos preços naturalmente mais competitivos praticados por esses outros operadores portuários.

Nesse contexto, em prol da isonomia de cobranças entre os terminais e da simetria concorrencial, requer-se que seja ajustada a incidência do pagamento do valor do arrendamento variável previsto no item 9.2.1, para

que o pagamento de outorga variável incida apenas uma vez sobre o contêiner movimentado nas operações de transbordo ou baldeação, de forma que o contêiner movimentado em operações de transbordo que realiza dois movimentos (o de embarque e o de desembarque no navio) pague apenas uma vez o valor do arrendamento variável. Além disso, considerando que a cobrança sobre esse tipo de operação onera e desincentiva a utilização do Porto de Santos como um hub, e que a carga de transbordo ou baldeação apresenta níveis de rentabilidade muito inferiores aos contêineres cheios de importação ou exportação, sugere-se uma redução do pagamento, de modo a manter a competitividade do terminal e permitir o reposicionamento do Porto de Santos como o hub port da costa leste da América do Sul, atendendo não só ao Brasil, mas também à Argentina e ao Uruguai.

Caso contrário, a atratividade e competitividade do terminal serão comprometidas, e a tendência é que a representatividade do transbordo ou baldeação nas operações de contêineres no Porto de Santos continue em queda (do total de contêineres, em 2019 essa operação representava 29% dos volumes no Complexo contra 22%, em 2024), prejudicando não só as operações em Santos, mas o comércio exterior brasileiro como um todo.

Sugere-se, portanto, a inserção da Subcláusula 7.1.2.3.1 e da Subcláusula 9.2.3.3 na Minuta de Contrato:

“7.1.2.3.1 Em movimentações de carga containerizada e carga geral em operações de transbordo ou baldeação, isto é, de um navio para o outro, as operações serão contabilizadas como uma única movimentação.”

“9.2.3.3 Em movimentações de carga containerizada e carga geral em operações de transbordo ou baldeação isto é, de um navio para o outro, a cobrança de arrendamento variável terá um desconto de 50% em relação ao valor de arrendamento variável previsto na Subcláusula 9.2.1, item ii.”

RESPOSTA: Agradecemos a contribuição e informamos que os contêineres de transbordo e remoção devem pagar o valor de arrendamento variável para cada movimento, no entanto, foi considerado um desconto de 50% sobre os contêineres de transbordo e remoção conforme diretriz do Poder Concedente.

181. Dessa forma, em se tendo em vista a revisão do EVTEA em virtude das contribuições da Audiência Pública, proceder-se-á ao ajuste na minuta de contrato com relação ao arrendamento variável para a carga de transbordo e remoção, com inclusão Subcláusula 9.2.1, iii:

9.2.1. A Arrendatária deverá pagar à **Administração do Porto** os seguintes Valores do Arrendamento:

(...)

iii. R\$ 20,70 (vinte reais e setenta centavos) por TEU de contêineres de transbordo e remoção a título de Valor do Arrendamento Variável pelo direito de explorar as Atividades no Arrendamento e pela cessão onerosa da Área do Arrendamento, observando o disposto na Subcláusula 9.2.3.1.

182. Para fins de definição da movimentação de transbordo e remoção, foi adicionada a cláusula 9.2.1.1., nos seguintes termos:

9.2.1.1. O transbordo e a remoção referidos no item iii da cláusula 9.2.1. deverão serão contabilizados para cada 01 (um) movimento;

18. INFRAÇÕES CONTRATUAIS/MULTAS/EXTINÇÃO/RESCISÃO

183. No tocante a este tema, foram feitos questionamentos acerca das hipóteses de extinção do contrato, como a ID 164, a saber:

ID 164: As disposições sobre extinção antecipada do contrato sem culpa da arrendatária limitam o seu direito à indenização apenas a (i) parcelas dos investimentos ainda não amortizados; e (ii) desoneração da arrendatária em relação a obrigações assumidas perante terceiros, inclusive financiamento. Portanto, não há previsão de indenização por perdas e danos e lucros cessantes, tampouco pela expectativa de retorno da arrendatária. A quebra das expectativas da arrendatária, que se planejou e emvidou esforços significativos à implementação do projeto licitado, também deve ser indenizada pelo Concedente. Se assim não se estabelecer no contrato, a precificação desse risco aumentará os custos ao Poder Concedente e aos usuários do serviço. Por isso, e com base na aplicação por analogia das premissas da Lei 8.987/95 que regem a encampação, sugere-se ajustar a disposição contratual para incluir previsão de indenização por perdas e danos, lucros cessantes e pela expectativa de retorno dos investimentos.

RESPOSTA: Agradecemos a contribuição. Os critérios para cálculo de indenização no caso em análise estão devidamente estabelecidos na Subcláusula 24.3 da minuta de contrato, da mesma forma como constam nos demais contratos de arrendamentos portuários licitados nos últimos anos. Apesar da menção genérica à Lei de Concessões, realizada pelo autor da contribuição, não foi identificada previsão normativa específica para incluir perdas e danos, lucros cessantes e expectativa de retorno de investimentos no cálculo de indenização, em caso de extinção antecipada do contrato por interesse público. Portanto, a contribuição não será acatada.

184. A ID 349 traz uma confusão muito comum com relação à aplicação de penalidades contratuais. A ANTAQ, por meio da sua competência regulatória, detém a prerrogativa de emitir normativas específicas sobre a fiscalização da prestação dos serviços portuários e eventuais infrações administrativas, a exemplo da Resolução ANTAQ nº 75/2022.

ID 349: Em relação às penalidades, verifica-se que a Cláusula 18.1 se limita a definir que o descumprimento do contrato e dos anexos ensejará a aplicação de penalidades. No entanto, não estabelece rol mínimo de quais seriam as infrações passíveis de penalização.

Assim, recomenda-se que o contrato seja ajustado para definir, ainda que para exemplificar, infrações que estarão sujeitas às penalidades previstas da Cláusula 30, a fim de evitar subjetividade no processo administrativo sancionatório.

Ressalta-se que outros setores da infraestrutura já estabelecem previamente uma tabela de infrações e as respectivas penalidades, como o setor de rodovias e aeroportos, em prol das boas práticas nas contratações. À título de exemplo, menciona-se as seguintes licitações mais recentes: (i) no âmbito rodoviário, as rodovias BR-381/MG (cláusula 21.3 da minuta do contrato), BR-040/GO/MG (cláusula 21.3 da minuta do contrato), BR-060/452/GO (cláusula 21.3 da minuta do contrato); (ii) no âmbito aeroportuário, todos os contratos da 7ª rodada têm o anexo 3 que é específico para a indicação das infrações e penalidades.

RESPOSTA: Agradecemos a contribuição. Informamos que, conforme disposto na cláusula contratual, as infrações e penalidades constam nos normativos da ANTAQ, em especial na Resolução ANTAQ nº 75/2022, a qual dispõe sobre a fiscalização da prestação dos serviços portuários e estabelece infrações administrativas.

185. Com relação ao ID 337, esta CPLA acatará a sugestão da contribuição, uma vez que é totalmente justo que sejam apenas levadas em conta para fins de prorrogação as infrações que tenham transitado em julgado, caso contrário há espaço para arbítrio por parte do Poder Público.

ID 337: Considerando o instituto da coisa julgada, recomenda-se que a Cláusula 3.4.1, “iii” seja alterada para conter a seguinte redação:

“3.4.1, (iii) Cometimento de infrações contratuais pela Arrendatária reconhecidas por decisão administrativa ou judicial, da qual não caiba mais recurso, ressalvada a superação do inadimplemento ou reabilitação;”

RESPOSTA: Agradecemos a contribuição. A sugestão será acatada.

186. No concernente a este item, esta CPLA realizará a devida alteração na Cláusula 3.4.1, “iii” da minuta do Contrato, que resultará:

“3.4.1, (iii) Cometimento de infrações contratuais pela Arrendatária reconhecidas por decisão administrativa ou judicial, da qual não caiba mais recurso, ressalvada a superação do inadimplemento ou reabilitação;”

19. TERMINAL DE PASSAGEIROS

187. Houve contribuições que questionaram a decisão da modelagem que foi para a Audiência Pública no quesito pagamento de Remuneração Inicial para a Autoridade Portuária para que esta fizesse as obras de base para o futuro terminal de passageiros.

188. Por exemplo, a ID 122 sugere que a própria arrendatária do TECON SANTOS 10 fique responsável pelas obras aquaviárias (laje, berço e dragagem) para o futuro terminal de passageiros:

ID 122: Incluir no CapEx do Projeto (Seção C) a construção da laje (com as respectivas fundações), berço e dragagem para troca de área da Concaís. Ou seja, excluir o pagamento da Remuneração Inicial (excluir Cláusula 9.2.9), substituindo-o pela obrigação ao novo arrendatário da realização de tais obras para o novo terminal de passageiros, com cronograma máximo de 36 meses.

RESPOSTA: Informamos que a contribuição será parcialmente acatada. Após analisar as diversas contribuições da presente audiência pública, o Poder Concedente definiu incluir obrigação contratual para que o futuro arrendatário do Tecon Santos 10 seja o responsável em construir a infraestrutura de atracação e laje na região do Valongo, assim subsidiando o futuro terminal de Passageiros. O estudo revisado será publicada após audiência pública.

189. Na mesma linha, a ID 189 mostra preocupação com a eventual coincidência e impactos das obras do futuro terminal de passageiros sobre o TECON.

ID 189: Embora não esteja explicitado nos documentos, é de conhecimento público o projeto de construção de um terminal de passageiros na área do Valongo, adjacente ao Saboó.

Diante disso, como forma de garantir que, em um cenário futuro, não haja interferências ou complicações decorrentes da realização simultânea de obras em áreas tão próximas, solicita-se uma clarificação quanto aos planos de realocação do terminal de passageiros, bem como uma estimativa de prazos para o início dessas obras.

Essa informação é essencial para que seja possível garantir a compatibilidade entre os cronogramas de execução e evitar que as obras coincidam e resultem em impactos operacionais que comprometam o desenvolvimento adequado do TECON Santos 10.

Dessa forma, os potenciais licitantes poderão preparar propostas comerciais adequadas e não serão surpreendidas com eventuais custos extraordinários inesperados decorrentes de sobreposições entre os cronogramas de execução das obras decorrentes do Contrato de Arrendamento e do projeto de terminal de passageiros.

RESPOSTA: Agradecemos a contribuição e informamos que após analisar as diversas contribuições da presente audiência pública, o Poder Concedente definiu incluir obrigação contratual, para que o futuro arrendatário do Tecon Santos 10 seja o responsável em construir a infraestrutura de atracação e laje na região do Valongo, assim subsidiando o futuro terminal de Passageiros. O estudo revisado com cronograma será publicada após audiência pública.

190. Tendo tudo isso em vista, a diretriz do Poder Concedente para a revisão do EVTEA foi no sentido de que 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.

191. 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.

192. Conforme informações prestadas pela NOTA TÉCNICA Nº 12/2025/COPA2-INFRASA/SUPAQ-INFRASA/DIPLANINFRASA/DIREX-INFRASA/CONSAD-INFRASA/AG-INFRASA, a qual aponta as alterações no EVTEA como resultado da Audiência Pública, são tais as premissas do investimento relacionado ao terminal de passageiros:

5.29. Para estimar os valores destinados às 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, Nota Técnica 12 (9681312) SEI 50840.102304/2021-20 / pg. 7 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.

193. Dessa forma, no que se refere às minutas de Edital e Contrato, serão feitos os seguintes ajustes:

Edital:

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.

Contrato:

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 9.2.9: 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 13.2.11: 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%.

20. ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA

194. A título de memória, no EVTEA que foi para Audiência Pública, havia sido retirado dos custos o valor de R\$ 5.252.796,50 relativo à execução de medidas mitigadoras e compensatórias advindas da Lei Complementar nº 793, de 14 de janeiro de 2013, do Município de Santos, tendo em vista a impossibilidade de precisar o montante necessário para atender às exigências da prefeitura.

195. Consequentemente, havia sido inserido na matriz de riscos da minuta contratual um compartilhamento dos riscos, como segue: investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes da execução de medidas mitigadoras e compensatórias advindas da Lei Complementar nº 793, de 14 de janeiro de

2013, do Município de Santos, que disciplina a exigência do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV, na proporção de 20 % (vinte por cento) sobre o valor para a Arrendatária e 80% para o Poder Concedente.

196. Com relação à temática do Estudo de Impacto de Vizinhança, foram oferecidas contribuições que, a exemplo da ID 469, pedem que seja reinserido valor de referência para os investimentos relacionados ao EIV:

ID 469: Para nivelamento entre os licitantes, recomendamos que seja fixado um valor de referência para os investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes da execução de medidas mitigadoras e compensatórias advindas da Lei Complementar nº 793, de 14 de janeiro de 2013, do Município de Santos, que disciplina a exigência do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV, de modo que o Poder Concedente assuma o risco na hipótese de extrapolação do valor originalmente previsto.

RESPOSTA: Agradecemos a contribuição. Em relação ao Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), informa-se que o valor de compensação da versão de 2022 será atualizado e reinserido no estudo.

197. De fato, na revisão dos estudos como resultado da Audiência Pública, foi reinserido 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.

198. Consequentemente, uma vez que os custos foram internalizados na modelagem, será retirada a dinâmica de compartilhamento de riscos referente ao EIV na minuta contratual.

21. HABILITAÇÃO TÉCNICA

199. O tema habilitação técnica foi objeto de duas contribuições na consulta pública - IDs 255 e 239. Embora poucas em número, suscitam um ponto relevante que merece destaque.

200. Como é possível se observar *in verbis*, as contribuições buscam garantir que apenas proponentes aptas tecnicamente a executar o projeto Tecon Santos 10 se habilitem ao Leilão, senão vejamos:

ID 255 - Dada a importância desse ativo para a economia brasileira, recomendamos que seja exigida a seguinte qualificação técnica:

O arrendatário deve ter experiência na construção e operação de terminais de contêineres com as mesmas especificações ou superiores (pelo menos **3,5 milhões de TEUs** de volume movimentado por ano) em pelo menos 2 locais por mais de 3 anos.”)

ID 329 - A ausência de requisitos de comprovação de know-how técnico e operacional de terminais portuários consiste em grave falha, possibilitando que operadores portuários de baixa expressão e representação comercial – desde que associados à agentes financeiros e/ou com disponibilidade de capital – consigam participar e, eventualmente, sagrar-se vencedores do certame ou, ainda, assumir a operação como contratado.

É certo que a ampla participação em certames públicos deve ser incentivada, no entanto, conforme posicionamento do Tribunal de Contas da União no âmbito do Acórdão 1.977/2013-Plenário, é essencial que o edital possibilite apenas a participação de licitantes “aptas a atenderem o chamamento licitatório com seriedade e responsabilidade”:

“O contrato administrativo não deve, afinal, ser um brinquedo em que o licitante que primeiro encontrar o erro sagrar-se-á vencedor. Um ambiente de justiça e segurança inibe os chamados aventureiros; em outra mão, atrai boas empresas, aptas a atenderem o chamamento licitatório com seriedade e responsabilidade” (Acórdão 1.977/2013, “Plenário, rei. Min. Valmir Campelo).”

Vale destacar que no âmbito da Audiência Pública n.º 03/2024, foram apreciadas as minutas relativas ao projeto de concessão do Porto Organizado de Itajaí, no qual foram estabelecidos requisitos quantitativos de qualificação técnica relativa à movimentação de contêineres. Inobstante aqui se tratar de projeto de arrendamento, válido ressaltar que o Decreto Federal n.º 8.033/2013, em seus art. 8º, IV e 10 caput, autoriza a adoção de critérios de qualificação técnica para além da exigência de pré-qualificação.

Nesses termos, entende-se necessário que o edital demande dos licitantes a comprovação de experiência prévia mínima na movimentação e operação de Terminal Portuário de Contêineres, diretamente ou por meio do seu grupo econômico, adotando-se como parâmetro número próximo ao limite operacional previsto pela INFRA S.A. Assim, sugere-se a complementação do edital nos seguintes termos:

“19.12.1 A Proponente que participar do leilão deverá comprovar ser, ou integrar grupo econômico que contenha, um Operador de Terminal Portuário de Contêineres que tenha operado, em pelo menos um dos últimos 5 (cinco) anos, terminal que tenha movimentado, naquele ano, no mínimo, **3.000.000 TEUs**. Caso a movimentação esteja expressa em unidade equivalente a um contêiner de 20 pés (TEU), a relação deverá ser de 11 (onze) toneladas para 1 (um) TEU.”

19.12.1.1 A comprovação para atendimento ao item 19.12.1 se dará por meio de atestado(s) emitido(s) por pessoa(s) jurídica(s) de direito público ou privado e/ou certidões emitidas pelas respectivas autoridades

201. As contribuições aqui abordadas tratam de qualificação técnico-operacional, pois envolvem a comprovação de que o licitante já executou atividades similares ao objeto da licitação. Elas se alinham no sentido de exigir que as proponentes comprovem experiência recente em movimentação de contêineres, assim como na construção de terminais. As propostas dos contribuintes sugerem que se comprove a movimentação mínima de 3,5 milhões e 3 milhões de TEUs ano, respectivamente. Além disso, que essa movimentação deve ter ocorrido em um ou dois anos entre os últimos cinco anos.

202. Todo requisito de habilitação, incluindo os requisitos técnicos, enfrentam o *trade-off* entre segurança na execução do projeto e concorrência no leilão. Neste sentido, qualquer exigência deve ser devidamente justificada e na dose adequada. A própria Carta Magna de 1988 permite apenas exigências de habilitação técnica **indispensáveis** à garantia do cumprimento das obrigações contratuais.

203. Portanto, os critérios de habilitação técnica tem como finalidade comprovar que o licitante possui a qualificação técnica necessária para bem executar o objeto da contratação. Referem-se, portanto, a características inerentes ao licitante relacionados ao objeto da contratação. Devem, como tudo na administração pública, ser razoáveis e proporcionais. Por exemplo, não há racionalidade na exigência de que as proponentes comprovem que já tenham realizado tudo exatamente como no edital.

204. O que se deve buscar é que as proponentes não sejam aventureiras, que tenham conhecimento do complexo mercado de terminais de contêineres, das relações com armadores, exportadores e importadores; do complexo arcabouço regulatório, de regras aduaneiras, de segurança, das sensibilidades ambientais, da logística de armazenagem e da operação de cais. Enfim, busca-se empresas que já conhecem minimamente o ambiente em que atuarão e que, em virtude disso, já estejam mais avançadas em termos de curva de aprendizagem.

205. O projeto Tecon Santos 10 pretende ser o maior leilão da história brasileira, com investimentos da ordem de 5 bilhões em 08 anos, elevando a capacidade do Porto Organizado de Santos em mais de 3 milhões de TEUs/ano. Ora, gerir um ativo deste porte traz suas complexidades e sua má execução poderá acarretar impactos adversos para a logística portuária nacional.

206. Incluir requisito de experiência técnica é instrumento comum em licitações de atividades mais complexas e de grande vulto e é sim adequado ao presente caso. Quanto aos parâmetros sugeridos nas contribuições, por outro lado, estes parecem demasiadamente elevados, com risco de reduzir drasticamente a quantidade de interessadas habilitadas a participar do leilão, sem haver uma justificativa razoável.

207. As contribuições não trouxeram justificativa técnica para os parâmetros sugeridos. Não parece razoável exigir que apenas terminais com porte igual ou próximo do futuro Tecon Santos 10 possam participar do leilão, pois não há como presumir que operadores de terminais menores não tenham *expertise mínima* para desempenhar tal atividade. Terminais de menor porte também estão expostos, em alguma medida, aos desafios operacionais de um terminal de grande porte, pois conhece o ambiente de mercado.

208. Nos termos do Quadro 01 abaixo, o qual informa a movimentação de contêineres por instalação portuária no Brasil em 2024, percebe-se que nenhum arredamento portuário de contêineres ou TUP isoladamente movimentaram em 2024 3 milhões de TEUs/ano. A Santos Brasil movimentou aproximadamente 2,15 milhões de TEU em 2024, seguido pela BTP, com aproximadamente 1,5 milhões de TEU e o TCP 1,4 milhões de TEU aproximadamente.

209. Se atendida as demandas das contribuições sob análise neste tópico (acima de 3 milhões de TEU/ano), nem mesmo os maiores terminais do Brasil seriam capazes de se habilitar, salvo comprovação de operação em terminais internacionais. O quadro abaixo plota as movimentações de contêineres em TEU por instalação portuária no Brasil em 2024, conforme informações públicas disponibilizadas no portal da ANTAQ - estatístico aquaviário.

Quadro - Movimentação de Contêineres por Instalação Portuária no Brasil em 2024 - em TEU

	Instalação Portuária	TEU - 2024
1	Santos Santos Brasil Participacoes S.A. (02762121000104)	2.147.181
2	Santos Brasil Terminal Portuario S.A. (04887625000178)	1.543.629
3	Paranaguá TcP - Terminal De Contêineres De Paranagua S/A (12919786000124)	1.458.691
4	Portonave - Terminais Portuários de Navegantes (01335341000180)	1.208.470
5	Porto Itapoá Terminais Portuários (01317277000105)	1.200.287
6	DP World Santos (02805610000279)	1.104.153
7	Rio Grande Tecon Rio Grande S/A (01640625000180)	793.811

8	Rio de Janeiro Multi-Rio Operacoes Portuarias S/A (02877283000180)	686.054
9	Suape Tecon Suape S/A (04471564000163)	646.808
10	Porto Chibatão (84098383000172)	555.041
11	Terminal Portuário do Pecém (01256678000100)	514.661
12	Salvador Tecon Salvador S/A (03642342000101)	418.531
13	Vitória T V V - Terminal De Vila Velha S.A (02639850000160)	357.377
14	Super Terminais Comércio e Indústria (04335535000255)	265.762
15	Rio de Janeiro Ictsi Rio Brasil Terminal 1 S.A. (02373517000151)	250.836
16	Itaguaí Sepetiba Tecon S/A (02394276000127)	205.163
17	Vila do Conde Convicon Containeres De Vila Do Conde S/A (06013760000110)	164.426
18	Imbituba Santos Brasil Participacoes S.A. (02762121000104)	110.593
19	Fortaleza Companhia Docas Do Ceara (07223670000116)	101.721
20	Terminal Santa Clara (42150391003862)	52.010
21	Santos Autoridade Portuaria De Santos S.A. (44837524000107)	35.297
22	Itajaí Seara Operacoes Portuarias Ltda (11448549000160)	33.947
23	Itaguaí Csn Mineracao S.A. (08902291000115)	11.594
24	Passarão (22797070000236)	8.125
25	Chibatão Navegação e Comércio (84098383000415)	7.809
26	Paranaguá Embarque/Desembarque direto	3.301
27	Santos Marimex Despachos Transportes E Servicos Ltda (45050663000159)	3.202
28	Natal Companhia Docas Do Rio Grande Do Norte - Codern (34040345000603)	2.714
29	Santos Terminal De Veiculos De Santos S.A. (07380119000186)	2.425
30	Itajaí Superintendencia Do Porto De Itajai (00662091000120)	1.982
31	Imbituba Embarque/Desembarque direto	1.945
32	Itajaí Apm Terminals Itajai S.A. (04700714000163)	1.614
33	Santos Embarque/Desembarque direto	1.158
34	Porto Velho Sociedade De Portos E Hidrovias Do Estado De Rondonia (02278152000186)	1.150
35	Outros (20 registros)	4.695
	Total Geral	13.906.162

Fonte. Estatístico Aquaviário - ANTAQ.

210. Além do mais, o projeto Tecon Santos 10 não iniciará a operação com a sua capacidade máxima. O *ramp up* do projeto impõe um graduado crescimento de capacidade operacional, permitindo ao futuro arrendatário se adaptar aos desafios de cada fase operacional do projeto, o que deve ser levado em consideração.

Fase	Período	Capacidade (TEUs/ano)
1	2028 - 2029	280.000
2	2030 - 2031	1.350.000
3	2032 - 2033	2.408.000
4	2034 - 2050	3.250.000

Ramp up Tecon Santos 10. (Fonte: Seção B - Estudo de Mercado - EVTEA TECON SANTOS 10 - SEI 2554294)

211. Neste contexto, parece acertado incluir a exigência de *expertise* técnica que comprove a relação do proponente com a atividade de movimentação de contêineres, sem restringir as interessadas habilitadas além do estritamente necessário. Ou seja, não se trata de encontrar um número elevado que comprove eficiência ou nível de serviço, mas tão-somente um valor que comprove um mínimo know-how que seja suficiente para que o futuro arrendatário logre êxito em atingir a capacidade prevista no *ramp-up* do projeto.

212. Trata-se de tarefa desafiadora encontrar um número de movimentação mínima como qualificação, sem inabilitar desproporcionalmente empresas a participação no certame. Isso pois o que se busca é evitar aventureiros e receber propostas de empresas que tenham ciência do complexo ambiente que atuarão e uma experiência mínima que garanta uma boa execução contratual.

213. Sugere-se, portanto, que seja exigido como requisito de habilitação técnica-operacional a comprovação de que a proponente seja operador de terminal de contêineres que tenha operado, em pelo menos um dos últimos cinco anos, terminal que tenha movimentado, naquele ano, no mínimo, 100 (cem) mil TEUs/ano.

214. Este número garante mínima expertise e, conforme os dados de movimentações constantes do Quadro 01, exclui apenas instalações portuárias com movimentação de baixíssima expressividade.

215. Recomenda-se, portanto, a inclusão das seguintes cláusulas.

Subseção III – Habilitação Técnica

19.15. É necessário que a Proponente comprove o atendimento aos requisitos estabelecidos em um dos subitens a seguir:

19.15.1. A **Proponente** que participar do **Leilão** isoladamente deverá ser um **Operador de Terminal Portuário de Contêineres** que tenha operado, nos últimos 5 (cinco) anos, até o mês anterior ao da sessão pública do **Leilão**, terminal que tenha movimentado (ship-to-shore), no mínimo, 100.000 (cem mil) TEUs no período de 12 (doze) meses. Caso a movimentação esteja expressa em toneladas, a relação deverá ser de 11 (onze) toneladas para 1 (um) TEU (contêiner de 20 pés).

19.15.2. O requisito de qualificação técnica atrelado à movimentação anual de contêineres previsto no Item 19.15.1:

a) pode ser comprovado por empresas do mesmo Grupo Econômico;

b) refere-se à movimentação exclusiva de um único terminal explorado pelo **Operador de Terminal Portuário de Contêineres**;

c) pode ser comprovado por terminais que operam em território estrangeiro;

19.15.3. A comprovação do requisito de previsto no Item 19.15.1 pode ser feita mediante:

a) informação extraída de base de dados pública oficial governamental ou de organismo internacional; ou

b) atestado da autoridade portuária ou autoridade equivalente onde se localiza o terminal portuário do Operador de Terminal Portuário de Contêineres, no caso de aplicação do Item 19.15.2, "c".

19.15.4. A Proponente que participar do Leilão sob a forma de Consórcio deverá ter, na composição do Consórcio, um Operador de Terminal Portuário de Contêineres que atenda o requisito previsto no Item 19.15.1, observado o disposto nos Itens 11.1.2 e 11.1.2.1.

Seção II - Da Participação em Consórcio

11.1.2. O Operador de Terminal Portuário de Contêineres, caso seja membro do Consórcio, deverá deter **pelo menos 15% (quinze por cento)** de participação.

11.1.2.1. Na hipótese do Item 3.3.4, não será exigido prazo mínimo de relação societária entre as empresas do Grupo Econômico e o Operador de Terminal Portuário de Contêineres.

216. Por fim, quanto a sugestão de comprovação de experiência em construção de terminais, objeto da contribuição ID 255, registramos que não foi acatada, uma vez que não há registros de problemas decorrentes de imperícia em construção de terminais no longo histórico de leilões portuários realizados pela ANTAQ.

22. DEMAIS TEMAS

217. No concernente aos demais temas, os quais tiveram menor número de contribuições, conforme listados no Quadro 1 no início desta Nota Técnica, esta Nota Técnica não se debruçará especificamente sobre eles. Isso porque as respostas oferecidas às contribuições já são suficientes para atendê-los.

218. Destaco apenas que, referente aos itens "correção de redação" foi acatada a sugestão da ID 27 e, portanto, foi excluído o termo "mínimo" do item 16.1. da minuta de Edital e também foi acatada a sugestão da ID 342 e a terminologia dos itens do item 7.1.2.5 foi padronizada no que se refere ao "Ano" no Contrato.

DAS CONCLUSÕES

219. Por todo o exposto, conclui-se que foi atingido o objetivo da Audiência Pública, que era obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento das minutas jurídicas e estudos técnicos necessários à realização do certame licitatório referente ao arrendamento TECON SANTOS 10.

220. Dessa forma, considera-se que a "Planilha Contribuições Respondidas TECON 10 - pública (SEI nº 2555162)", que consiste em versão sem a identificação dos contribuintes, e a "Planilha Contribuições Respondidas TECON 10 - restrita (SEI nº 2555163)", que consiste na versão a ser enviada à Corte de Contas, contendo a identificação dos participantes, estão ambas aptas à publicação.

221. A partir do resultado da análise das contribuições bem como da revisão do EVTEA como consequência destas, também foram reajustadas as Minutas de Edital - SEI nº 2563894 e de Contrato - SEI nº 2555167, as quais, opina-se, estão igualmente aptas a serem encaminhadas ao Poder Concedente para posterior remissão ao TCU, para que, juntamente com o EVTEA revisado, proceda à auditoria do projeto.

222. **Destaca-se que a Minuta de Edital - TECON 10 - pós-AP SEI 2555166 deve ser desconsiderada, por conter erro material e não ser a mais atualizada, motivo pelo qual deve ser solicitada sua remoção do**

processo.

É o entendimento.



Documento assinado eletronicamente por **João Paulo Undiciatti Barbieri, Membro da CPLA**, em 19/05/2025, às 18:51, 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 **2556338** e o código CRC **42DE09D6**.