



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

NOTA TÉCNICA Nº 4/2025/CPLA

Assunto: **Análise das alterações e atualizações do projeto de licitação referente ao arrendamento da área TECON Santos 10, localizada no Porto Organizado de Santos/SP.**

1. DA INTRODUÇÃO

1.1. Trata-se do processo licitatório de arrendamento portuário em terminal dedicado à movimentação e armazenagem de carga containerizada e carga geral, denominado **TECON Santos 10**, localizado no Porto Organizado de Santos/SP, com vistas à análise da regularidade formal do processo.

1.2. A presente análise, pertinente às atividades da Comissão Permanente de Licitação de Concessões e Arrendamentos Portuários - CPLA, concentrou-se (i) na elaboração das minutas de edital e de contrato e (ii) na instrução processual.

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

2. DA CONTEXTUALIZAÇÃO

2.1. Inicialmente, é importante lembrar que a concepção do referido projeto de arrendamento iniciou-se em idos de 2019, cuja elaboração dos respectivos estudos ficou a cargo da então Empresa de Planejamento e Logística S/A (EPL), hoje Infra S/A.

2.2. Naquela oportunidade, ato contínuo, os referidos estudos foram encaminhados à então Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários - SNTPA, que se encarregou da elaboração dos Atos Justificatórios para a área específica, referendando os estudos realizados, nos termos dos documentos Nota Técnica nº 216/2021/CGMP-SNPTA/DNOP/SNPTA (SEI 1507264) e do Despacho Decisório nº 01/2021/SNPTA (SEI 1507270).

2.3. Na sequência, a documentação mencionada foi encaminhada à esta Agência Reguladora, por meio do Ofício nº 975/2021/GABSNPTA/SNPTA (SEI 1507259), culminando com a respectiva abertura de consulta e audiência públicas, nos termos da legislação vigente, em observância à decisão da Diretoria Colegiada (DELIBERAÇÃO Nº 39, DE 23 DE FEVEREIRO DE 2022 - SEI 1548640), publicada no Diário Oficial da União - DOU, de 24 de fevereiro de 2022 (SEI 1549670).

2.4. Com o término do procedimento de consulta/audiência públicas realizadas, já incluídas sua prorrogação (31/05/2022), ensejou o envio de um série de contribuições em prol do aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos para o projeto. Tais contribuições mereceram, à época, a análise pertinente por parte desta CPLA, conforme Nota Técnica nº 30/2022/CPLA (SEI 1692113), acarretando ajustes subsequentes na documentação colocada em consulta/audiência públicas realizadas, em consonância com o que foi apontado pela Nota Técnica nº 12/2022/AEC/DG (SEI 1729593).

2.5. De acordo com os autos, registre-se que, no decorrer da tramitação do respectivo processo licitatório, houve uma série de questionamentos sobre a possível "sobrecapacidade" de terminais especializados para movimentação de carga containerizada, no Complexo Portuário de Santos. Além disso, foi destacada também a conjuntura de mercado, à época, que indicava cenário de incerteza quanto ao crescimento da demanda de contêineres, junto com a possível capacidade ociosa das infraestruturas portuárias existentes para atendimento da referida demanda, afora a existência de processos já em curso que teriam potencial de aumentar a capacidade de movimentação de contêineres no Porto de Santos, como a realização de novos investimentos pelos terminais lá instalados e em operação.

2.6. Com isso, a análise de mérito do projeto de licitação para a área **STS10** foi sobrestado nesta Agência, de modo a aguardar decisão do Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR) acerca da continuidade do processo, concomitantemente à apresentação de nova modelagem para o arrendamento daquela área (Acórdão Nº 235-2023-ANTAQ - SEI 1932803).

2.7. A partir da retomada do procedimento licitatório para a área ora denominada **TECON Santos 10**, o MPOR, por meio do Ofício Nº 451/2024/SNP-MPOR (SEI 2446683), direcionado à Infra S/A. e Autoridade Portuária de Santos, estabeleceu as premissas e diretrizes da Secretaria Nacional de Portos - SNP, que deveriam ser contempladas na nova modelagem do empreendimento. Nesse diapasão, a Infra S/A. promoveu os ajustes relacionados à alteração da concepção do projeto e demais pontos técnicos e jurídicos a ele afetos, conforme apontados, sinteticamente, pela SNP, por meio do Ofício Nº 8/2025/SNP-MPOR (SEI 2446681) direcionado à ANTAQ.

2.8. Adicionalmente à remessa do Ofício Nº 460/2024/PRESI-INFRASA/DIREX-INFRASA/CONSAD-INFRASA/AG-INFRASA (SEI 2446690) e da Nota Técnica Nº 21/2024/COPAQ2-INFRASA/SUPAQ-INFRASA/DIPLAN-INFRASA/DIREX-INFRASA/CONSAD-

INFRASA/AG-INFRASA (SEI 2446694), a SNP também complementou a documentação necessária para análise de responsabilidade desta CPLA, via Ofício nº 76/2025/SNP-MPOR (SEI nº 2464455), anexando os seguintes documentos: Despacho Decisório nº 6/2025/SNP-MPOR (SEI nº 2464456), Despacho nº 53/2025/DNOP-SNP-MPOR/SNP-MPOR (SEI nº 2464459) e Nota técnica Nº 7/2025/CGMO-DNOP-MPOR/DNOP-SNP-MPOR/SNP-MPOR (Ato Justificatório) - SEI nº 2464457.

2.9. Assim sendo, a versão alterada e revisada do EVTEA contempla as peças abaixo listadas:

- a) Ato Justificatório TECON Santos 10 - NT nº 7/2025 (SEI nº 2464457);
- b) Estudo TECON Santos 10 - Seção A - Apresentação Rev02 (SEI nº 2465177)
- c) Estudo TECON Santos 10 - Seção B - Estudo de Mercado Rev (SEI nº 2465178)
- d) Estudo TECON Santos 10 - Seção C - Engenharia Rev02 (SEI nº 2465179)
- e) Estudo TECON Santos 10 - Seção D - Operacional Rev02 (SEI nº 2465181)
- f) Estudo TECON Santos 10 - Seção E - Financeiro Rev02 (SEI nº 2465183)
- g) Estudo TECON Santos 10 - Seção F - Ambiental Rev02 (SEI nº 2465185)
- h) Anexo TECON_Santos10_Conceitual_Definitiva (SEI nº 2465187);
- i) Anexo TECON_Santos10_Conceitual_fase01 (SEI nº 2465188);
- j) Anexo TECON_Santos10_Conceitual_fase02 (SEI nº 2465190);
- k) Anexo TECON_Santos10_Conceitual_fase03 (SEI nº 2465191);
- l) Anexo TECON_Santos10_Conceitual_sat_Definitiva (SEI nº 2465192);
- m) Anexo TECON_Santos10_Delimitação fase_Definitiva (SEI nº 2465194);
- n) Anexo TECON_Santos10_Delimitação fase01 (SEI nº 2465195);
- o) Anexo TECON_Santos10_Delimitação fase02 (SEI nº 2465197);
- p) Anexo TECON_Santos10_Delimitação fase03 (SEI nº 2465198);
- q) Anexo TECON_Santos10_intervenções_investimentos (SEI nº 2465200);
- r) Anexo TECON_Santos10_Layout_Geral (SEI nº 2465202);
- s) Anexo TECON_Santos10_Premissa_Expansão (SEI nº 2465203);
- t) Anexo TECON_Santos10_Supressão_Vegetação (SEI nº 2465204); e
- u) Anexo Projeção de Dragagem- TECON SANTOS 10 (SEI nº 2465205).

3. DOS NOVOS PARÂMETROS DA LICITAÇÃO

3.1. Em linhas gerais, os novos parâmetros anteriormente mencionados para a licitação foram definidos pelo Poder Concedente, nos termos do que consta da Nota Técnica Nº 21/2024/COPAQ2-INFRASA/SUPAQ-INFRASA/DIPLAN-INFRASA/DIREX-INFRASA/CONSAD-INFRASA/AG-INFRASA (SEI 2446694), devidamente corroborada pelo Ato Justificatório TECON Santos 10 (Nota Técnica Nº Nº 7/2025/CGMO-DNOP-MPOR/DNOP-SNP-MPOR/SNP-MPOR - SEI 2464457). Os únicos parâmetros definidos pela CPLA, conforme procedimento recorrente, foram a garantia de proposta e o capital social mínimo. Este último foi definido a partir das opções que foram apresentadas pela SNP. A seguir, serão apresentados os novos parâmetros com suas respectivas justificativas, a partir da revisão e atualização do EVTEA e respectivo Ato Justificatório, os quais foram anexados aos presentes autos.

3.2. Dentre os principais parâmetros dos estudos, destaca-se o valor global estimado do contrato de **R\$ 44.438.907.000,00** (quarenta e quatro bilhões, quatrocentos e trinta e oito milhões e novecentos e sete mil reais). O valor de arrendamento devido pela licitante vencedora à administração do porto será de **R\$ 2.415.500,00** (dois milhões, quatrocentos e quinze mil e quinhentos reais) em parcelas fixas mensais (Valor de Remuneração Mensal fixo), e **R\$ 19,73** (dezenove reais e setenta e três centavos) por TEU de carga operada no terminal (Valor de Remuneração Variável - R\$/TEU).

3.3. O critério de licitação escolhido pelo Poder Concedente, dentro dos previstos pelo [Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013](#), foi o de **Maior Valor de Outorga**, com a justificativa elencada nos §§ 6.1. a 6.8. do Ato Justificatório revisado. O Poder Concedente, ademais, fez menção à aplicação da nova Lei de Licitações e Contratos aos certames de arrendamentos portuários (Lei nº 14.133/2021), que revogou a Lei nº 12.462/2011, que instituía o Regime Diferenciado de Contratações Públicas - RDC. É importante asseverar que a nova Lei de Licitações (Lei nº 14.133/2021) incorporou os procedimentos antes previstos na Lei do RDC (Lei nº 12.462/2011), os quais serão adotados no processo licitatório para a área **TECON Santos 10**, com base no que se observa no novo do Ato Justificatório (SEI nº 2464457).

3.4. Já o **pagamento do valor de outorga** foi estipulado da seguinte forma: entrada de 25% (vinte e cinco por cento), a ser paga de forma prévia à assinatura do contrato, e o valor restante a ser pago em 05 (cinco) parcelas anuais, conforme definido abaixo pelo Poder Concedente:

7.2. O parcelamento do pagamento do valor da outorga proposto pela proponente vencedora é uma estratégia adotada pelo Poder Concedente assegurada no inciso II do art. 16 da Lei nº 12.815, de 2013, para atrair interessados, uma vez que este mecanismo impacta favoravelmente a atratividade do empreendimento

7.3. A outorga ofertada pela proponente vencedora deverá ser paga em 6 (seis) parcelas, sendo a primeira no valor de 25% (vinte e cinco por cento) a ser paga de forma prévia à assinatura do contrato e as demais em cinco parcelas, de igual valor, pagas anualmente.

3.5. Quanto ao valor do **Capital Social Mínimo**, o Poder Concedente entendeu como imprescindível a obrigatoriedade de que ele fosse, no mínimo, em 20% (vinte por cento) do CAPEX projetado para o arrendamento ou 12 (doze) meses de aluguel. Esta Agência Reguladora optou, dentre estes, pelo valor mais alto correspondente à 20% do CAPEX, no valor de **R\$ 1.129.429.800,00** (um bilhão, cento e vinte e nove milhões, quatrocentos e vinte e nove mil e oitocentos reais), uma vez que ele é instrumento de segurança para que o vencedor do certame tenha condições de executar o contrato.

3.6. O percentual da **Garantia de Proposta** foi definido pela CPLA em 1% (um por cento) do Valor do Contrato, ou seja, **R\$ 444.389.070,00** (quatrocentos e quarenta e quatro milhões, trezentos e oitenta e nove mil e setenta reais), em alinhamento com a legislação de regência, o que não onera excessivamente o procedimento licitatório (que poderia resultar em perda de atratividade da área ofertada) e também não resulta em valor insignificante em relação ao vulto do contrato (que poderia atrair interessados que não possuísem a capacidade financeira que o empreendimento requer).

3.7. A remuneração total devida pela revisão e atualização dos estudos de viabilidade da área **TECON Santos 10** totaliza **R\$ 616.993,13** (seiscentos e dezesseis mil, novecentos e noventa e três reais e treze centavos), na data base de julho de 2024. O estudo foi elaborado originalmente pela Autoridade Portuária de Santos, por sua própria área técnica, seguindo os modelos já consagrados de estudos desenvolvidos pela então Empresa de Planejamento e Logística - EPL. Tais estudos foram revisados e atualizados pela Infra S/A., conforme documentos mencionados pelo Ofício Nº 8/2025/SNP-MPOR, datado de 09/01/2025 (SEI 2446681). Na sequência, o MPOR ao endossar tais estudos revisados e atualizados, encaminhou o Ofício nº 76/2025/SNP-MPOR (SEI nº 2464455), anexando, inclusive, o Ato Justificatório para o projeto (SEI 2464457).

3.8. O valor de remuneração à B3, de **R\$ 1.012.508,10** (um milhão, doze mil, quinhentos e oito reais e dez centavos), na data base de de julho de 2024, conforme estabelecido em contrato firmado com a ANTAQ. Contudo, o mesmo pode ser alterado quando do lançamento do Edital, uma vez que outras áreas poderão ser licitadas na mesma sessão.

3.9. Afora os valores antes indicados para remuneração da Infra S/A. e da B3, ressalte-se a previsão do valor de **R\$ 163.040.464,70** (cento e sessenta e três milhões, quarenta mil, quatrocentos e sessenta e quatro reais e setenta centavos), também considerado no fluxo de caixa do EVTEA revisado, correspondente ao pagamento do reequilíbrio acordado pelo Poder Concedente junto ao arrendatário anterior de parte da área objeto da presente licitação (Ecoporto). Ressalte-se que o pagamento do referido valor está alinhado ao previsto na alínea "iv" contida no Despacho Decisório Nº 6/2025/SNP-MPOR (SEI 2464456).

3.10. Além disso, conforme item 12 do Ato Justificatório (SEI 2464457), no projeto de arrendamento da área **TECON Santos 10** está previsto também o pagamento de um **Valor de Remuneração Inicial** à Autoridade Portuária no montante de **R\$ 1.190.000.000,00** (um bilhão, cento e noventa milhões de reais). Esse valor será quitado em 5 (cinco) parcelas iguais de **R\$ 238.000.000,00** (duzentos e trinta e oito milhões de reais), sendo a primeira com vencimento na data da assinatura do contrato e as demais com prazo de 12, 24, 36 e 48 meses, respectivamente, contado a partir da Data de Assunção. Conforme Ato Justificatório, a "definição deste valor se deu a partir da redução do arrendamento fixo e variável para 3% da Receita Bruta do projeto, com a alocação da diferença em relação ao Valor Presente Líquido (VPL) no Valor de Arrendamento Inicial. Essa estratégia visa otimizar o fluxo de caixa do projeto e garantir a atratividade do investimento para o arrendatário, sem comprometer a remuneração da Autoridade Portuária".

3.11. Em relação aos documentos encaminhados à ANTAQ, pelo Poder Concedente, destacam-se alguns pontos referentes às características do projeto:

- a) o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA foi revisado e atualizado pela Infra S/A.
- b) não houve indicação de Anotação de Responsabilidade Técnica - ART, uma vez que o futuro arrendatário deverá elaborar o Plano Básico de Implantação - PBI e assumirá, assim, a responsabilidade pelo projeto;
- c) a instalação portuária será dedicada à movimentação e à armazenagem de carga containerizada e carga geral;
- d) o critério de julgamento a ser adotado no certame será o de maior valor de outorga;
- e) a data-base dos estudos é julho de 2024;
- f) a área é *brownfield*;
- g) o prazo contratual previsto para a área de arrendamento é de 25 (vinte e cinco) anos, com celebração do contrato prevista para 2026, e término em 2050. A Movimentação Mínima Exigida - MME para as operações no terminal será a partir do 2º ano contratual, presumindo-se que o 1º (primeiro) ano, contado da Data de Assunção, seja utilizado para realização dos investimentos mínimos obrigatórios (prazo pré-operacional);
- h) o leilão será realizado na B3, cabendo ressarcimento dos respectivos custos pelo licitante vencedor;
- i) o pagamento do valor de outorga será realizado mediante entrada de 25% (vinte e cinco por cento), a ser paga de forma prévia à assinatura do contrato, e em cinco parcelas anuais, de igual valor, à Autoridade Portuária de Santos -APS, conforme programação antes explicitada na minuta de contrato;
- j) não será estabelecido preço-teto;
- k) será exigido capital social mínimo correspondente à 20% do CAPEX, com sua integralização observando os termos contratuais;

l) no que se refere às regras de estabelecimento de SPE, será adotado o previsto na [Resolução ANTAQ nº 49, de 23 de julho de 2021](#); será exigida do futuro licitante vencedor a constituição de SPE, como condição prévia à celebração do contrato, ou, alternativamente, esta poderá constituir-se de unidade operacional ou de negócios, quer como filial, sucursal ou assemelhada;

m) não haverá previsão de revisão ordinária quinzenal;

n) não haverá previsão de garantia de execução;

3.12. A seguir um quadro resumo com os principais parâmetros da licitação:

PARÂMETROS	VALOR
Área	621.975 m ²
Prazo	25 anos
Valor Global do Contrato	R\$ 44.438.907.000,00
Valor de Remuneração Mensal Fixa	R\$ 2.415.500,00
Valor de Remuneração Mensal Variável	R\$ 19,73/TEU
Garantia de Proposta	R\$ 444.389.070,00
Capital Social Mínimo (20% CAPEX)	R\$ 1.129.429.800,00
Ressarcimento EVTEA	R\$ 616.993,13
Remuneração à B3	R\$ 1.012.508,10

4. DA QUESTÃO CONCORRENCIAL

4.1. Rememora-se que a questão concorrencial com relação ao projeto TECON Santos 10, antigo STS10, já foi amplamente debatida, com destaque para os achados pelo Grupo de Trabalho - GT que foi criado, por força da Ordem de Serviço 4 (SEI nº 1627636), para analisar e elaborar parecer sobre os aspectos concorrenciais e eventuais critérios de vedação à participação de agentes na licitação da área denominada STS10.

4.2. Os achados do citado GT estão materializados no Parecer Técnico 1 (SEI nº 1690432) e resultaram na inserção de cláusulas específicas nas minutas de Edital e de Contrato do STS10 referentes à problemática concorrencial.

4.3. Apresenta-se pois breve histórico da trajetória do arrendamento STS10 no que se refere aos temas afetos à concorrência.

EPL - estudo concorrencial do STS10:

4.4. Quando do recebimento, por esta ANTAQ, dos estudos para a licitação do projeto STS10 (dez/2021), estes continham, no documento “Estudo STS10 - Seção B1 - Análise Concorrencial rev.0 (SEI nº 1510599)”, análise concorrencial para a outorga da área STS10, baseada na metodologia disposta no Guia para Análise de Impacto Concorrencial de Novas Outorgas de Terminais Portuários (“Guia AIC-TP”).

4.5. Com base em definição de mercado relevante subdividida nas dimensões produto e geográfica, em análise de sobreposições horizontais, de integrações verticais, bem como com considerações sobre a competitividade no leilão, aquele estudo concluiu que, mesmo no cenário potencialmente mais restritivo (Cenário 4, para o MR Base), o arrendamento da área denominada STS10 não suscitava preocupações concorrenciais, à luz da Lei nº 12.529/2011 e das demais referências do SBDC, não cabendo, portanto, o estabelecimento de critérios de vedação à participação de agentes individuais na licitação.

4.6. Foi dado destaque no estudo aos fatores que sustentavam essa conclusão especificamente para o cenário do Porto de Santos, tais como a disponibilidade de capacidade instalada para promover a competição; o elevado poder de barganha dos armadores de contêineres no longo prazo; e a premissa de que o terminal verticalizado movimentará, sempre que possível, o máximo de cargas de seus sócios armadores não se sustenta para o caso, em virtude dos efeitos dos VSAs e SCAs na distribuição de cargas entre armadores em um terminal.

4.7. Diante do cenário à época, foi, contudo, mapeado um risco pela EPL no que se refere à competição no âmbito do Leilão: a participação consorciada entre Maersk e MSC. Tal arranjo teria pois o potencial de arrefecimento da competição pelo objeto da licitação, tanto sob a ótica de o consórcio subtrair um participante de grande porte da licitação, quanto pelo fato de outros potenciais interessados se absterem de participar do certame em virtude da possibilidade da união desses dois grandes players em uma única proposta. Ademais, ambos teriam capacidade técnica e econômico-financeira suficiente para competir pelo objeto da licitação individualmente.

4.8. Portanto, foi sugerida a inclusão, em edital, de vedação da participação de consórcios entre empresas armadoras e suas correspondentes Controladoras e Controladas de grupos econômicos distintos que detinham titularidade de exploração de instalações portuárias dedicadas à movimentação e armazenagem de contêineres e carga geral nos Complexo Portuário de Santos.

Avaliação da superintendência geral do CADE - estudo concorrencial do STS10

4.9. Ato contínuo, a SG/CADE também realizou estudo de análise concorrencial da outorga da área denominada STS10 com o objetivo de fornecer subsídios para a tomada de decisão da ANTAQ.

4.10. De saída, importa ressaltar que a SG/CADE se manifestou no sentido de que a simples verticalização não é suficiente para que seja concluído que haverá, por certo, efeitos concorrenciais negativos que, inclusive, justifiquem a intervenção preventiva e repressiva da autoridade concorrencial. Ainda, é pontuado que, ainda que posição dominante seja reforçada, é preciso observar "os limites estritamente necessários para atingir os seguintes objetivos: I – cumulada ou alternativamente: a) aumentar a produtividade ou a competitividade; b) melhorar a qualidade de bens ou serviços; ou c) propiciar a eficiência e o desenvolvimento tecnológico ou econômico; e II – sejam repassados aos consumidores parte relevante dos benefícios decorrentes" (Lei nº 12.529, de 2011, art. 88 § 5º e 6º).

4.11. Vê-se que, à época, o cenário do Porto de Santos (ano-base/2020, conforme Estudo STS10 - Seção B1 - Análise Concorrencial rev.0 (SEI nº 1510599)) apontava para *share* dos terminais de contêineres no Porto de Santos (só os mais relevantes) com 42% para BTP (Maersk e MSC) de *market share* e 30,2% de *capacity share*; 36,3% para Santos Brasil (bandeira branca) de *market share* e 40,3% de *capacity share*; e 21,1% para DP World (bandeira branca) de *market share* e 24,2% de *capacity share*.

4.12. Isso posto, a SG/CADE concluiu que, devido ao peso de Maersk e MSC na movimentação de cargas no Porto de Santos, responsáveis por 70-80% da carga movimentada pelo BTP e pela Santos Brasil e 10-20% da carga movimentada pelo DPW, e que já podia ser constatada sobredemanda no terminal verticalizado da BTP, eventual aumento da capacidade de movimentação do BTP ou outro terminal por essas armadoras poderia acarretar efeitos concorrenciais sensíveis no mercado portuário de Santos e alta concentração da demanda.

4.13. Outra preocupação levantada pela SG/CADE é com relação aos *Vessel Sharing Agreement* (VSAs e SCAs), no sentido de que:

(...) a evolução do mercado de transporte de contêineres ao longo dos anos e o compartilhamento de contratos operacionais entre os diversos armadores (VSAs e SCAs, que fazem com que todas as cargas dos partícipes dos contratos sejam "verticalizadas" no terminal do armador verticalizado) podem estar ocasionando efeitos concorrenciais danosos ao mercado portuário, muito além do que seria previsível se apenas as cargas do armador-acionista fossem verticalizadas.

(...)

Além disso, outro ponto é importante mantida as condições concorrenciais atuais (alta concentração de mercado e atuação em VSAs/SCAs diversos que direcionam a carga de todos os partícipes para o terminal do armador verticalizado), empreendedores podem não ver lógica econômica em realizar vultosos investimentos em terminais portuários sabendo, de antemão, que podem não ter clientes (70-80% da movimentação portuária em Santos está relacionado aos serviços da MSC/Maersk). (grifos no original)

4.14. Assim sendo, a situação pós-leilão STS10 teria o potencial de, segundo SG/CADE, acarretar relevantes alterações concorrenciais no mercado de movimentação portuária no porto de Santos, uma vez que tais níveis de concentração em apenas um terminal (80 a 100%) poderiam inviabilizar, a depender de suas estruturas de custo, a continuidade dos terminais independentes (bandeira branca).

Sobre as contribuições e pareceres técnicos obtidos na audiência pública 06/2022

O arrendamento STS10 já passou, inclusive, por consulta pública, de forma que foram apresentadas sessenta e seis contribuições de cunho concorrencial. Conforme o Parecer Técnico 1 (SEI nº 1690432), foram os seguintes os principais pontos levantados:

- a) A definição do mercado relevante, principalmente na perspectiva geográfica;
- b) Aumento da concentração horizontal e os efeitos decorrentes da elevação do poder de mercado;
- c) Aumento da concentração vertical e possível fechamento de mercado, considerando a prática de conduta denominada *self-preferencing* e os contratos de VSA; e
- d) Soluções alternativas, incluindo alteração na hipótese de vedação e introdução de mecanismos de regulação e controle.

4.15. Com relação ao **item "a"**, à definição de mercado relevante, foi ressaltado pelas contribuições que a jurisprudência consolidada do CADE, subsidiada em testes de mercado reiterados e consistentes, considera o Porto de Santos como um mercado relevante independente (concorrência intraporto), de modo que apenas os terminais portuários situados dentro do Complexo Portuário de Santos são considerados rivais efetivos. Sobre este ponto, o GT observou que "os cenários críticos apontados pelos estudos concorrenciais foram aqueles que levaram em consideração somente a concorrência intraporto (MR Base)", de modo que entendeu pela desnecessidade de acrescentar informações acerca deste ponto.

4.16. Com relação ao **item "b"**, acerca do potencial aumento da concentração horizontal e efeitos decorrentes da elevação do poder de mercado, foi apontado, em breve resumo, que não teria sido analisado o impacto do ganho de participação sobre os exportadores, importadores e recintos alfandegados; que, ao basear a participação de mercado futura sobre o *capacity share*, o estudo teria negligenciado o efeito de *self preferencing*.

4.17. Ainda, com relação ao item "b", foi argumentado que não seria possível afirmar que a empresa que adquirisse o STS10 poderia exercer poder de mercado após a operação, já que três terminais já teriam participação de mercado superior ao percentual legal de presunção de posição dominante (ou seja, já teríamos três terminais com poder de mercado presumido à época).

4.18. Também foi aventada a possibilidade, no médio e longo prazos, de entrada de novos players no complexo portuário de Santos, de forma que estaria à disposição mais m2 e, conseqüentemente, as estimativas para, por exemplo, 2028,

estariam superestimadas.

4.19. Outro ponto aventado diz respeito à possibilidade de que, a exemplo de como a questão concorrencial foi tratado em outras licitações (ATU12, ATU18, IQI03, IQI11, IQI12, IQI13, MAC10, PAR12, STS13-A, STS14 e STS14A), o Poder Público deveria privilegiar novos entrantes, de modo que fosse incluída cláusula para que empresas que já detenham, direta ou indiretamente, isoladamente ou por meio de consórcio, a titularidade de exploração de instalações portuárias dedicadas à movimentação e armazenagem de contêineres e carga geral no Complexo Portuário de Santos só fossem adjudicadas caso não houvesse apresentação de proposta válida por um novo entrante.

4.20. Em conclusão sobre o item "b", o GT entendeu que:

7.17. Em que pese a adjudicação do STS10 a um novo entrante poder diminuir a concentração horizontal no complexo de Santos, tem-se que a restrição de participação sugerida limitaria significativamente a competição pelo ativo, reduzindo assim a efetividade do certame, uma vez que impediria a participação da Santos Brasil, Maersk, MSC, DP World, Ecoporto e respectivos grupos econômicos.

7.18. Tal limitação só deve ser tolerada no caso do risco concorrencial ser comprovadamente elevado, o que foi refutado no estudo conduzido pela EPL.

7.19. Nesse sentido, é importante destacar que a análise da concentração horizontal contida no estudo da EPL afastou riscos concorrenciais mesmo no cenário mais restritivo, caracterizado na possibilidade da BTP se sagrar vencedora do certame (cenário 4 do MR Base).

4.21. No que concerne ao **item "c"**, deu-se destaque à prática de *self preferencing* e dos VCAs como fatores relevantes para a análise concorrencial. Por exemplo, ao passo que o Estudo da EPL apontou que o efeito dos VSAs é argumento favorável à rivalidade, pois esses armadores ocupariam m2 do terminal verticalizado, fazendo com que houvesse maior disponibilidade de navios da MSC e da Maersk para atracar nos portos "bandeira branca", foi apontado que o inverso, isto é, o caso de outros armadores com contratos de VSAs com MSC e Maersk também é verdadeiro e, por conta de cláusulas de preferência de terminais contidos nesses acordos, mesmo outros armadores se veriam obrigados a usar a BTP (MSC e da Maersk).

4.22. Além do mais, foi amplamente relatado que, a despeito de indicadores de eficiência desfavoráveis, o terminal BTP utilizava mais de 100% de sua capacidade instalada, o que já argumentava em favor da conduta de *self-preferencing*. Ou seja, haveria um desvio de demanda artificial para a BTP, pois a escolha do terminal para atracação não estaria sendo baseada em condições comerciais mais vantajosas.

4.23. Em suma, num cenário em que os terminais de bandeira branca (Santos Brasil e DPW) dependem da demanda residual do longo curso e da cabotagem, caso o leilão viabilizasse BTP + STS10, em 2035 tanto Santos Brasil quanto DPW estariam perigosamente próximas, senão abaixo, da escala mínima viável para operação e com um grau de ocupação em torno de 50%.

4.24. Em contrapartida, foi argumentado que a verticalização não só é tendência natural do setor, haja vista o anseio pelas empresas de transporte de aumentar o controle sobre uma parte maior da movimentação da mercadoria, como é desejável, pois garante maior flexibilidade, confiabilidade, operações mais rápidas e maior eficiência da gestão das cadeias globais, o que faz com que tais empresas possam prestar serviços de melhor qualidade a seus clientes. Ainda, foi ressaltado o fato de que integrações verticais são salutares, do ponto de vista da garantia de contratos de longo prazo, para a obtenção do financiamento do CAPEX do projeto.

4.25. Finalmente, no tocante ao **item "d"**, é observado que as opções políticas de regulamentação de preços bem como de exclusão de determinadas empresas do processo de licitação possuem desvantagens importantes, como, por exemplo, a redução da atratividade pelo ativo, sobretudo no caso de portos em que há clara e evidente competição tanto infra quanto interportuária, como é o caso do Porto de Santos. Nesse sentido, foi sugerido que se incrementassem os mecanismos de monitoramento, inserção de cláusulas de não discriminação nos contratos, entre outros.

4.26. Em contrapartida, em defesa de um critério mais restritivo de participação, foi ressaltado que, caso não fosse vedada a participação de Maersk/MSC/BTP, em conjunto ou individualmente, seria bastante provável que um dos membros desse arranjo vencesse o leilão, pois estaria disposto a pagar um maior valor pela outorga devido à possibilidade de extração de renda de monopólio.

4.27. Ainda, foi aventada a possibilidade de se adotar sistemática de leilão em três fases, com diminuição gradativa da restrição, proposta essa que igualmente foi criticada no sentido de que nenhum dos leilões realizados em transportes logísticos nos últimos anos mostrou tal grau de restrição de acesso aos players.

4.28. Em resumo, as contribuições objeto da Consulta Pública foram bastante ricas e suscitaram vários pontos de sensibilidade e de atenção no que concerne a questões concorrenciais do projeto STS10.

As conclusões e recomendações do GT

4.29. A partir de todas as informações acima mencionadas concernentes à preocupação concorrencial no arrendamento STS10, o GT fez algumas ponderações pertinentes, antes de apresentar suas conclusões e decisões.

4.30. Lembrou-se, antes de mais nada, que, no tocante ao mercado de contêineres, o poder de mercado e a posição dominante é um tema bastante complexo, multidimensional, não envolvendo tão somente determinado nível alto ou baixo de *market share*.

4.31. A experiência da ANTAQ, seja na regulação portuária, seja nas aprovações de novas outorgas, indicava que a concentração e a verticalização não são infração à ordem econômica "per se"; que existem vários setores regulados onde é

preponderante a verticalização (saúde, mineração, energia e no próprio setor portuário) à montante ou à jusante; que a integração vertical traz eficiências, pela redução do custo de transação frente à intensividade do capital, de custos de produção, otimização operacional, qualidade e maior produtividade (pela sincronização das atividades e foco no embarque e desembarque); que são geradas economias de escala pela integração vertical, devido a menores incertezas e muitas vezes investindo antes da demanda se realizar.

4.32. Entretanto, a verticalização suscita preocupações com potenciais condutas lesivas à concorrência. A maior preocupação, como destacado, se dá no mercado à montante, onde há evidente oligopsônio. O poder de mercado de poucos armadores adicionado ao controle de infraestruturas de embarque e desembarque pode afluir para condutas anticoncorrenciais e prejudicar a concorrência no mercado do Porto de Santos.

4.33. Dada toda essa complexidade, foi destacado o conteúdo do “*Consumer Welfare Standard*”, que é o padrão doutrinário utilizado para fundamentar e interpretar a legislação antitruste vigente, bem como as políticas que vem sendo adotadas pelas autoridades concorrenciais contemporâneas, no sentido de privilegiar “remédios” comportamentais e o monitoramento a posições mais restritivas de participação.

4.34. A partir destes princípios, foi feita apurada análise pelo GT acerca de todas as alternativas disponíveis para a solução do problema concorrencial em tela, avaliando os impactos, efeitos, riscos e benefícios de cada uma, destacando os pontos fortes e fracos das alternativas propostas, bem como as ameaças e oportunidades decorrentes de cada uma dessas alternativas.

4.35. Segundo as conclusões, a exclusão de competidores no leilão do STS10 iria contra as melhores práticas internacionais e seria solução que deveria ser utilizada somente quando existisse certeza de que o competidor necessariamente prejudicará o mercado e que não existem outras soluções para a contenção do problema. No caso do STS10, ainda que fosse possível identificar a possibilidade de que a conduta reprovável aconteça, não se pode afirmar antecipadamente que ocorrerá.

4.36. Dessa forma, e levando em conta inclusive a sugestão do CADE de inclusão de mecanismos rigorosos de controle e que reforçassem a repressão a condutas anticompetitivas no edital e no contrato de arrendamento, caso fosse decidido pela não limitação da participação de *players* no leilão, a solução encontrada, isto é, a que apresentou melhor custo benefício, se deu nos termos que seguem:

10.10. Assim, diante da contextualização e da avaliação das alternativas, considera-se que a solução mais eficiente, e de melhor relação custo benefício é a **Opção 03**, ora apresentada no tópico anterior, ou seja permitir a participação dos verticalizados porém, alterar o contrato de forma a inserir remédios comportamentais particulares, como por exemplo: prestação periódica de informações, monitoramento, “chineses walls”^[40], regime de transição por período certo, níveis de serviço mínimos, tais como tamanho máximo da fila de atração e taxa de ocupação máxima do berço), autorizativos, que poderiam ser acionados se e somente se houvessem indícios de abusividade durante a execução do objeto.

10.11. No nosso melhor entendimento, essa opção é o *mix* adequado entre regulação discricionária e contratual, maximizando os princípios da liberdade econômica sem desconsiderar os riscos apontados na audiência pública, e tampouco onerar demasiadamente a ANTAQ.

4.37. Consequentemente, como produto dos achados do GT, foram introduzidos os tais remédios comportamentais à minuta contratual, constantes da cláusula 7.1.2.3 e suas subcláusulas na minuta contratual.

4.38. O espírito dos remédios inseridos tinham a ver com monitoramento das condições do mercado de contêineres no complexo portuários de Santos e análise da relação participação de mercado/*capacity share* do STS10 ao longo do contrato, principalmente nos anos de 2028 a 2032, período em que, em um cenário de verticalização com Maersk ou MSC, o BTP e o STS10 passam a ter, em conjunto, capacidade instalada suficiente para atender integralmente a demanda de todas as cargas de Maersk e MSC.

4.39. Foi proposto, então, que, a partir do momento em que o terminal atingisse a participação de mercado superior a 5 pontos percentuais de sua *capacity share* no mercado, a Agência iniciasse processo administrativo próprio para apurar as causas do ganho de mercado, com vistas a identificar eventuais condutas impróprias, oportunizando, claro, o contraditório e a ampla defesa.

4.40. Outro aspecto que deveria ser observado na fase apuratória dizia respeito ao nível de serviço praticado pelo STS10 em relação aos demais concorrentes, a fim de verificar se havia contratos que obriguem com “cláusulas de terminal próprio” (com potencial indício de fechamento de mercado). Para tanto, a ANTAQ teria acesso aos *Vessel Sharing Agreements* (“VSAs”) e aos contratos de prestação de serviço entre os terminais e seus clientes armadores, os *Terminal Service Agreement* (“TSA”).

4.41. Munida de tais informações e eventualmente constatada a prática anticoncorrencial, esta ANTAQ poderia, além das sanções atualmente previstas em seus normativos e do encaminhamento de denúncia ao CADE, nos termos do art. 31 da [Lei nº 10.233, de 2001](#), agir de forma a estancar os efeitos da conduta indesejada, de forma a determinar o tamanho máximo da fila para atracação (Ex: taxa máxima de ocupação de berços etc.) ou mesmo proibir a concentração de cargas das alianças no terminal decorrente de cláusulas específicas de acordos do tipo *Vessel Sharing Agreements* (VSA) ou similares.

4.42. Com vistas à implementação efetiva da solução dada pelo GT, foi sugerida a inserção do que segue na minuta do Contrato:

Minuta de Contrato (SEI nº 1741004)

7.1.2.3 Caso a Arrendatária seja empresa armadora, sua controlada ou controladora, ou venha, durante a execução do Contrato, a se consorciar ou realizar qualquer tipo de composição societária com empresa armadora, sua controlada ou

controladora fica obrigada ao atendimento das Subcláusulas 7.1.2.3.1 e 7.1.2.3.2.

7.1.2.3.1 Durante o período compreendido entre a Data de Assunção e o término do ano de 2039, a Arrendatária poderá expandir livremente a movimentação portuária na sua área de exploração até o seu capacity share dentro do Complexo Portuário de Santos, esse estipulado em termos médios mensais, atualizado com base no período apuratório dos 12 meses anteriores, conforme dados previstos no EVTEA do projeto ou calculado por metodologia previamente divulgada pela ANTAQ.

i. A Arrendatária fica autorizada, durante o período descrito na Subcláusula 7.1.2.3.1, a exceder a movimentação máxima ora consignada nessa mesma Subcláusula, desde que seja comprovada, por meio da circularização com os demais operadores ou por outros meios fiáveis, a impossibilidade de atendimento, pelos demais terminais do mesmo complexo, de pico de demanda, de sazonalidade ou de outra situação conjuntural de curto prazo, devendo a Arrendatária reportar à fiscalização da ANTAQ o feito em até 30 (trinta) dias dos acontecimentos, para avaliação.

ii. Os limites previstos na Subcláusula 7.1.2.3.1 poderão ser ampliados, temporariamente ou em definitivo, caso o colegiado da ANTAQ, mediante apuração em processo administrativo, identifique abuso de poder econômico ou confirme a existência de condutas anticoncorrenciais praticadas por outros terminais de contêineres no complexo portuário.

iii. Fica desautorizado, durante o período previsto na Subcláusula 7.1.2.3.1, a transferência de titularidade do Arrendamento ou operações societárias 26 relacionadas à transferência de controle com a finalidade de promover unificação contratual e ou adensamento de áreas com qualquer arrendamento ou autorizatório do mesmo complexo portuário.

7.1.2.3.2 Sem prejuízo das medidas fiscalizatórias e sancionatórias previstas nas leis e normas, havendo indícios ou fundado receio de materialização de riscos e efeitos potenciais derivados de condutas anticompetitivas, discriminatórias ou abusivas da instalação portuária em conjunto com o seu controlador integrado, a ANTAQ poderá adotar, por prazo certo, medidas mitigatórias, níveis de serviço ou limites comportamentais adicionais que visem combater e inibir práticas anticompetitivas, respeitando, para tanto, o contraditório e garantida a apresentação de justificativas quanto à razoabilidade da atividade.

i. Encontram-se autorizadas, no âmbito da situação descrita na Subcláusula 7.1.2.3.2, a determinar:

a) o tamanho máximo médio da fila para atracação, em horas ou quantidade de embarcações;

b) a taxa máxima de ocupação de berços de atracação, por mês;

c) a taxa máxima de movimentação de cargas do armador verticalizado no terminal;

d) a proibição de movimentação de cargas no terminal decorrente de cláusulas específicas de acordos do tipo Vessel Sharing Agreements (VSA) ou similares, tais como as cláusulas de terminal próprio; e

e) a proibição de compartilhamento de informações comerciais, operacionais e de investimentos com empresas brasileiras do mesmo grupo econômico ou que o controlador possua participação societária relevante.

ii. A eventual aplicação das medidas descritas no inciso i da Subcláusula 7.1.2.3.2 deverá ser balanceada de forma a não impedir que a Arrendatária cumpra com as obrigações contratuais de prancha geral média e de Movimentação Mínima Exigida neste contrato;

iii. As determinações impostas pela ANTAQ no âmbito do inciso i da Subcláusula 7.1.2.3.2 terão como balizamento a participação no mercado do complexo portuário de Santos do terminal STS10 visando igualar, na média, em um período de 12 meses, ao seu capacity share no complexo portuário de Santos, conforme previsto no EVTEA do projeto ou calculado pela ANTAQ conforme metodologia previamente divulgada.

iv. Para adotar as medidas previstas no inciso i da Subcláusula 7.1.2.3.2, a ANTAQ dará início à investigação, cabendo, no exercício dessa apuração, a Arrendatária, suas controladas e controladoras enviar à ANTAQ, além das informações comumente encaminhadas, a pedido e a qualquer tempo, garantido o sigilo dos dados:

a) informações e conteúdos de acordos operacionais e contratos comerciais firmados com armadores, tais como os Vessel Sharing 28 Agreements ("VSAs") e similares, incluindo discriminação de preços e outras variáveis econômicas;

b) 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;

c) outras informações e documentos solicitados pela ANTAQ para a apuração específica; e d) o envio periódico de dados e relatórios em caso de instauração de procedimento de monitoramento e acompanhamento especial.

v. A apuração mencionada inciso iv da Subcláusula 7.1.2.3.2 será iniciada a partir de:

a) denúncia fundamentada; ou

b) de ofício, quando, após transcorrido o prazo estabelecido na Subcláusula 7.1.2.3.1, for verificado que a participação no mercado do complexo portuário de Santos do terminal STS10 excedeu, na média, em um período de 12 meses, em 5 pontos percentuais o seu capacity share no complexo portuário de Santos, conforme previsto no EVTEA do projeto ou calculado pela ANTAQ conforme metodologia previamente divulgada.

vi. O valor percentual indicado na alínea b) do inciso v da Subcláusula 7.1.2.3.2 poderá ser revisto de maneira justificada pela ANTAQ, com efeitos 29 prospectivos, após conclusão de prévio procedimento de participação social.

7.1.2.3.3 Sem prejuízo das medidas fiscalizatórias e sancionatórias previstas nas leis e normas, a recusa do adimplemento do fornecimento das informações necessárias para os monitoramentos previstos nas Subcláusulas 7.1.2.3.1 e 7.1.2.3.2 estará sujeita às penalidades previstas neste Contrato, sendo expressamente vedada a possibilidade de alegação de ausência de poderes para exigir as informações pactuadas.

4.43. Além disso, no tocante à potencial participação consorciada entre Maersk e MSC, suas controladas ou controladoras, o GT concordou com os achados do estudo concorrencial da EBL no sentido de que, uma vez que ambos os agentes econômicos são dotados de suficiente capacidade técnica e econômico-financeira para competir pelo objeto da licitação individualmente, nos termos do edital do certame, que, caso Maersk e MSC se reunissem em consórcio na licitação, seria possível que houvesse arrefecimento da competição pelo ativo.

4.44. Dessa forma, o GT corroborou com a cláusula de vedação contida na cláusula 22.14 do edital. Recomendou, no entanto, a seguinte redação para maior clareza:

22.14 Não será admitida 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 Portuário de Santos.

22.14.1 A vedação se estende às Controladas, Controladoras, Coligadas e entidades sujeitas ao mesmo controle comum.

22.14.2 Na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida, o consórcio descrito nos parágrafos 22.14 e 22.14.1 poderá ser declarado vencedor.

Apontamentos acerca da questão concorrencial no atual cenário no Porto de Santos

4.45. Como já foi dito anteriormente, por força do Acórdão Nº 235-2023-ANTAQ - SEI 1932803, a análise de mérito do projeto de licitação para a área **STS10** foi sobrestado nesta Agência, de modo que se aguardasse decisão do Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR) acerca da continuidade do processo, concomitantemente à apresentação de nova modelagem para o arrendamento daquela área.

4.46. Finalmente, por meio do Ofício nº 8/2025/SNP-MPOR (SEI nº 2446681), remetido a esta Agência no início de janeiro do presente ano, o Poder Concedente informou acerca da revisão dos estudos e concluindo que o referido estudo está apto a ser utilizado em procedimento licitatório pelo Poder Público.

4.47. Em primeiro lugar, um fato bastante relevante à dinâmica concorrencial do complexo portuário santista foi a aquisição, pelo armador CMA-CGM, de 48% da Santos Brasil SA por meio da compra de ações, tendo a transferência do controle societário sido objeto de aprovação por esta ANTAQ ao dia 18 de dezembro de 2024. O processo ainda está em análise no CADE.

4.48. A CMA-CGM é a terceira maior armadora de navios do mundo, com 12,2% do *share* global, ficando atrás apenas da MSC e da Maersk^[3]. A entrada desse gigante no porto santista potencialmente traz acirramento da rivalidade tanto entre armadores que operam em Santos (montante) quanto entre os operadores de cargas containerizadas (jusante).

4.49. Por exemplo, à jusante, tal aquisição muda o cenário analisado pelas análises concorrenciais pretéritas pois o terminal Santos Brasil deixa de ser, a partir da citada aquisição, um terminal "bandeira branca", passando a ser, assim como seu concorrente BTP, um terminal verticalizado.

4.50. Ou seja, se havia preocupação com o futuro da Santos Brasil caso o arrendamento STS10, à época, fosse arrematado por algum dos armadores verticalizados na BTP, sobretudo pois, segundo se argumentava, a Santos Brasil dependia de demanda residual da BTP, principalmente das cargas de longo curso, tal preocupação não mais se faz presente.

4.51. Tal alteração no mercado relevante apresenta, portanto, maior equilíbrio do que aquele analisado em 2020, justamente por não haver, na mesma intensidade de outrora, a assimetria terminal verticalizado *versus* terminal bandeira branca. Um exemplo disso é que, na mesma medida em que as companhias de cabotagem Aliança e Log-in foram adquiridas, respectivamente, por Maersk e MSC (BTP), a Mercosul Line está sob controle do grupo CMA-CGM (Santos Brasil).

4.52. A respeito do terminal da DP World Brasil, que se mantém como "bandeira branca" para contêineres, vale a pena ressaltar que tal terminal vem investindo em novas frentes de negócio, tendo se tornado um terminal multipropósito, com destaque para a celulose, com a inauguração do terminal da Suzano em abril de 2020^[1], e previsão de instalação de terminal de grãos e fertilizantes, viabilizado a partir de acordo entre a DPW e a Rumo (maior concessionária de operação ferroviária do país) para a construção de um novo terminal portuário para movimentação de grãos e de fertilizantes no Porto de Santos (SP)^[2].

4.53. Ademais, agora à montante, outro importante evento global que certamente terá impactos significativos no ambiente concorrencial santista é a descontinuidade da 2M Alliance entre MSC e Maersk, que havia sido assinado ainda em 2015 e cujo termo em 2025 foi anunciado oficialmente em declaração conjunta pelo CEO Vincent Clerc da A.P. Moller - Maersk e pelo CEO Soren Toft da MSC (<https://www.maersk.com/news/articles/2023/01/25/maersk-and-msc-to-discontinue-2m-alliance-in-2025>). Tal acordo era de grande relevo para o contexto de movimentação de contêineres em Santos já que o terminal BTP é precisamente uma *joint venture* entre MSC e Maersk.

4.54. Assim, da mesma forma que o ingresso da CMA-CGM na Santos Brasil resulta num ambiente concorrencial mais equilibrado no cais santista, o termo da aliança 2M entre MSC e Maersk tem o potencial de aumentar a competição entre armadores, já que os embarcadores terão mais opções de quem contratar.

4.55. Não obstante os dois importantes eventos citados, os quais tem o potencial de trazer mais competição ao mercado de contêineres em Santos, não deve ser afastada, no atual cenário, as preocupações relativas ao efeito concorrencial de potenciais verticalizações entre atuais armadores proprietários de terminais no Porto de Santos caso estes venham a arrematar o TECON Santos 10.

4.56. Por isso, tendo em vista que todo o EVTEA do projeto TECON Santos 10 já está apto ao escrutínio da Consulta Pública e que a questão concorrencial não tem o condão de alterar os parâmetros técnico-operacionais-econômico-financeiros do projeto, **recomenda-se que, concomitantemente à abertura de Consulta Pública para o arrendamento TECON Santos 10, seja providenciado um estudo concorrencial da outorga dessa área.**

4.57. No que compete à disponibilização da documentação do TECON Santos 10 para o escrutínio da Consulta Pública, são sugeridas algumas alterações nas cláusulas concorrenciais das minutas de Edital e Contrato.

4.58. Tanto em relação à vedação de formação de Consórcio entre empresas armadoras (22.14 e subsequentes - minuta de Edital) quanto em relação às cláusulas referentes aos remédios comportamentais (7.1.2.3 e subsequentes), ressalto

que estes foram vislumbrados em um contexto concorrencial bem diverso do atual, como se mostrou acima.

4.59. Por esse motivo, sugere-se que, nesta fase do projeto, sejam eliminadas, das minutas de edital e contrato, as referências tanto à vedação de formação de consórcios quanto aos remédios comportamentais. Dessa forma, caso o estudo concorrencial a ser realizado conclua pela necessidade de inclusão de restrições e remédios, bem como outros dispositivos de prevenção, sejam eles estruturais ou comportamentais, que estes sejam introduzidos após o citado estudo.

4.60. É importante destacar que esta ANTAQ está plenamente capacitada para exercer sua função regulatória de controle e fiscalização contra práticas lesivas à concorrência, nas modalidades que seguem:

- Aplicação de sanções e penalidades pecuniárias;
- Medidas corretivas compulsórias;
- Medidas cautelares;
- Interpretação regulatória de casos concretos ou de consultas dos usuários;
- Análise e aprovação prévia dos atos de concentração das instalações portuárias (inclusive com aprovação condicionada) de qualquer valor ou tamanho;
- Durante o contrato: transferência de controle ou titularidade;
- Novos contratos ou aditivos: efeitos concorrenciais de substituição de áreas ou aglutinação;
- Arbitragem (solução unilateral de conflitos) e mediação (consensual); e
- Aprovação de editais de licitação áreas outorgas portuárias com regras contratuais especiais.

4.61. Para a recepção e identificação de condutas infracionais, existem várias possibilidades para que esta Agência Reguladora possa ser instada a exercer suas competências:

- Ouvidoria;
- Peticionamento Eletrônico;
- Fiscalização ordinária, extraordinária ou de ofício; e
- Comunicação recebida de outras autoridades.

5. DAS MINUTAS DE EDITAL E CONTRATO REVISADAS

5.1. As minutas de Edital e Contrato foram atualizadas tendo em vista as alterações nos parâmetros e achados dos EVTEA revisado.

5.2. Na oportunidade, a CPLA realizou a revisão geral das minutas, sobretudo tendo em vista que elas estavam baseadas na antiga lei de licitações, a Lei 8.666. Portanto, foram promovidas alterações formais em várias cláusulas, a fim de adequar a redação aos ditames na nova lei. Ressalta-se que tais alterações formais foram feitas em todas as minutas dos arrendamentos que foram a leilão desde o início de 2024, quando entrou em vigor a nova lei de licitações, a [LEI Nº 14.133, DE 1º DE ABRIL DE 2021](#).

5.3. Dessa forma, abaixo, será dado destaque tão-somente às alterações materiais mais relevantes e sensíveis do projeto, sobretudo aquelas que se fizeram necessárias a partir da revisão do EVTEA a partir das novas diretrizes do MPOR.

5.4. MINUTA DE EDITAL:

- Houve alteração na sucláusula 2.1.1, com atualização da área arrendada para 621.975m² (seiscentos e vinte e um mil novecentos e setenta e cinco reais) na fase definitiva;
- Foi adicionada a movimentação de carga geral no item 2.3
- Conforme ressaltado acima, foi retirada a cláusula 12.3, 12.3.1 e 12.3.2, referente à vedação 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 Portuário de Santos;
- O item 16.1 foi atualizado com o novo valor mínimo de Garantia de Proposta, no montante de R\$ 444.389.070,00 (quatrocentos e quarenta e quatro milhões, trezentos e oitenta e nove mil e setenta reais);
- O item 17.4 foi atualizado a partir da nova data-base, julho de 2024;
- Foram retirados os itens 24.1.1 e 24.1.2, uma vez que não é efetiva, nesta fase da licitação, a manifestação imediata da intenção de recorrer;
- Foram feitas várias atualizações referentes à Seção "Das Obrigações Prévias à Celebração do Contrato", a saber:
 - o valor da remuneração da B3 foi atualizado para R\$ 1.012.508,10 (um milhão, doze mil, quinhentos e oito reais e dez centavos) - item 27.2.1;
 - o valor do pagamento à empresa encarregada da realização dos estudos foi atualizado para R\$ 616.993,13(seiscentos e dezesseis mil, novecentos e noventa e três reais e treze centavos) - item 27.2.3;

- o valor da subscrição de capital social inicial mínimo no valor R\$ 1.129.429.800,00 (um bilhão, cento e vinte e nove milhões, quatrocentos e vinte e nove mil, oitocentos reais) - item 27.2.5;
- o depósito no valor de R\$ 163.040.464,70 (cento e sessenta e três milhões, quarenta mil, quatrocentos e sessenta e quatro reais e setenta centavos), a título de indenização para fins de ressarcimento da anterior arrendatária titular do Contrato PRES/028.98 - item 27.2.9;
 - Especificamente com relação ao item 27.2.9, referente à indenização para fins de ressarcimento da anterior arrendatária titular do Contrato PRES/028.9, cabe informar o que trouxe o Despacho SOG 1780422, segundo o qual a dinâmica de reajusta deveria se dar da seguinte forma: *"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"*. Entretanto, segundo Ato Justificatório, o reajuste se deu nos seguintes termos: "O valor original, de R\$ 94.304.281,00 (noventa e quatro milhões, trezentos e quatro mil, duzentos e oitenta e um reais), data-base dez/2016, foi atualizado para R\$ 163.040.464,70 (cento e sessenta e três milhões, quarenta mil, quatrocentos e sessenta e quatro reais e setenta centavos), data-base jul/2024, pelo IGP-M e considerado como aporte no primeiro ano da avaliação econômico-financeira do estudo de viabilidade". Ou seja, sugere-se que a questão seja remetida ao MPOR para que, na revisão dos estudos, proceda ao cálculo do valor de indenização nos termos assinalados pelo supracitado despacho.
- o valor do pagamento da primeira parcela do Valor de Remuneração Inicial à Autoridade Portuária no montante de 238.000.000,00 (duzentos e trinta e oito reais) - item 27.2.10.
- Foi retirado o item 27.2.10 referente à obrigação, em caso de armador internacional, da assinatura do Termo de Compromisso assinado, conforme Modelo 22 constante no Apêndice 1 - Modelos do Edital, em que o controlador ou integrante de grupo econômico da Adjudicatária atestaria a ciência da necessidade de fornecer informações e conteúdos de acordos operacionais e contratos comerciais firmados com armadores, e se comprometa a cumprir as solicitações deles decorrentes; e também o próprio Modelo 22.

5.5. **MINUTA DO CONTRATO:**

- Foi alterado o item 2.1.1 com a nova área do terminal, com 621.975m² (seiscentos e vinte e um mil novecentos e setenta e cinco reais) na fase definitiva;
- O item 2.2 foi atualizado com a previsão de uso exclusivo dos berços, observadas as normas para atracação de navios estabelecidas no Regulamento de Exploração do Porto Organizado;
- O item 5.2 foi modificado no sentido de que a Arrendatária tem que disponibilizar a área e infraestrutura segundo os parâmetros do arrendamento em suas 04 fases, sempre observando o MME previsto para o projeto;
- Quanto ao item 7.1, referente às obrigações da Arrendatária, foi adicionado ao inciso xxvi o subitem "a" relativo à obrigação de transferência de titularidade do licenciamento ambiental nas obras realizadas fora da área do arrendamento, nos termos do Contrato;
- **QUESTÕES AMBIENTAIS:** houve a inserção de diversas obrigações ambientais à Arrendatária no âmbito do item 7.1, a saber:

xxvii. Elaborar e divulgar anualmente o inventário de emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE), que deverá atender aos três escopos previstos no GHG Protocol, bem como às demais normas e diretrizes técnicas nacionais e internacionais mais atualizadas;

xxviii. Fornecer serviços de eletrificação no cais com o propósito de possibilitar a conexão dos navios atracados à rede elétrica do terminal, reduzindo o uso de motores à combustão e, dessa forma, fomentando a redução de gases de efeito estufa, sendo facultada a cobrança do **Usuário** pelo serviço;

xxix. Promover a renovação dos equipamentos por equivalentes menos poluentes, que emitam menores quantidades de gases de efeito estufa; e

xxx. Para as atividades cujas responsabilidades, nos termos deste Contrato, sejam exclusivas da Arrendatária, esta deverá confeccionar Plano de Mitigação de Emissões de Gases de Efeito Estufa, atendendo às mais atualizadas normas e diretrizes técnicas nacionais e internacionais.

Observa-se que a elaboração e divulgação do inventário de GEE está intimamente conectado à elaboração de um Plano de Mitigação, de forma a obrigar a Arrendatária não somente a mapear suas emissões mas também a já apontar as medidas que serão tomadas para mitigar tais emissões.

Ainda no que se refere ao tema ambiental, além da eletrificação do cais, o EVTEA, na sessão ambiental, constatou-se, a partir da coleta de informações do setor portuário, que o valor mais expressivo de emissões de GEE é proveniente dos RTGs movidos à diesel. Nesse sentido, com objetivo de reduzir as emissões, a modelagem previu para o terminal a aquisição de RTGs elétricos, conforme descrito nos investimentos constantes do item 7.1.2.5.

- No item 7.1.2.1, foram introduzidos os novos MMEs para carga conteneurizada;
- No item 7.1.2.2, foram introduzidos os novos MMEs para carga geral, ressaltando que para esta modalidade só foram considerados 14 anos, nos termos do EVTEA;

- Como já ressaltado no que se refere à questão concorrencial, foram retirados os itens referentes aos remédios comportamentais que estavam previstos no item 7.1.2.3 e subsequentes;
- Foi inserida tabela no item 7.1.2.4, “i” referente aos parâmetros do arrendamento para a movimentação de contêineres, com as especificações devidamente faseadas;

	Fase 01 (a partir do Ano 2)	Fase 02 (a partir do Ano 5)	Fase 03 (a partir do Ano 7)	Fase 04 (a partir do Ano 9 até final do contrato)
Prancha média geral (TEU/h)	72	89	89	87
Capacidade dinâmica do terminal (TEUs)	300.000	1.400.000	2.400.000	3.500.000

- Foi introduzida tabela no item “ii” do 7.1.2.4 referente aos parâmetros para carga geral;

	Fase 01 (a partir do Ano 2)	Fase 02 (a partir do Ano 5)	Fase 03 (a partir do Ano 7)	Fase 04 (a partir do Ano 9 até final do contrato)
Prancha média geral (t/h)	13,5	22	39,25	73,38

- Ainda, no que se refere a parâmetros do arrendamento, foi inserido o parâmetro de qualidade do sistema de acesso terrestre rodoviário ao terminal no item “iii” do 7.1.2.4, nos termos do EVTEA;

	Tempo (máx)	Descumprimento do parâmetro (fora da via pública)	Descumprimento do parâmetro (via pública)
Tempo de fila espera (gate-in)	15 min/veículo, assegurado espaço suficiente na fila para que os veículos em espera não cheguem à via pública em, pelo menos, 26 (vinte e seis) dias no período de um mês civil (probabilidade de 85%)	Ocorrência de algum veículo com tempo de espera na fila do <i>gate</i> superior a 15 minutos, sem que haja culpa do veículo ou do seu motorista, contabiliza-se o dia da ocorrência como dia de descumprimento do parâmetro.	Ocorrência de algum veículo na fila dos <i>gates</i> sobre a via pública em mais de 4 (quatro) dias por mês, sem que haja culpa do veículo ou do seu motorista, contabiliza-se somente os dias que excederem os 4 (quatro) dias referenciais como prazo de descumprimento do parâmetro.

- O item 7.1.2.5 foi atualizado para compor a totalidade dos investimentos previstos, estipulados os prazos de implantação para cada um deles, inclusive aqueles a serem realizados fora da área arrendada;
- Investimentos dentro da área do arrendamento:

Ref.	Investimento - Sistema Aquaviário e Acostagem	Prazo para implantação
A	Construção de cais de atracação com estrutura compatível para receber navios até a classe <i>Triple E</i> com profundidade de dragagem de até -17m (DHN). O cais projetado deve conter a extensão total de aproximadamente 1.505 metros, de forma linear, necessário para adequado atendimento simultâneo de no mínimo 3 (três) navios da classe <i>New Panamax e 1 (um) navio da classe Panamax</i> . O cais deverá ser construído de forma a disponibilizar, no mínimo: i) dois novos berços com faixa de cais de 823 m de extensão; ii) um terceiro novo berço com faixa de cais totalizando 1.220 m de extensão; e iii) um quarto novo berço com faixa de cais totalizando 1.505 m de extensão;	i) Até o final 4º (quarto) ano de contrato
		ii) Até o final 6º (sexto) ano de contrato
		iii) Até o final 8º (oitavo) ano de contrato
Ref.	Investimento - Desenvolvimento do terminal	Prazo para implantação
A	Pátio de contêineres e carga geral e vias de circulação com capacidade de no mínimo 3,5 milhões TEU/ano, incluindo: construção de novos pátios (retroárea) de no mínimo 130 mil m²; execução de rede drenagem, melhorias pavimento, rede elétrica, iluminação e combate a incêndio, para adequação dos pátios existentes; e execução de vigas de rolamento para atendimento ao trânsito de Transtêineres – <i>Rubber Tyred Gantry Crane (RTG)</i> nos pátios existentes.	Até o final 8º (oitavo) ano de contrato
B	Recepção e expedição rodoviário compatíveis com a capacidade total projetada para o terminal, contendo: i) <i>gates</i> automatizados, área de buffer e sistema de agendamento, dimensionado e operado de modo a garantir bom nível de serviço, sendo primordial que as filas de caminhões não alcancem e afetem as vias externas de acesso ao Porto; ii) aquisição de área e implantação de pátio regulador de tráfego, de no mínimo 87.798m², localizada em uma distância máxima de 50 quilômetros em relação ao terminal;	i) Até o 8º (oitavo) ano de contrato
		ii) Até o 6º (sexto) ano de contrato
C	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;	Até o 8º (oitavo) ano de contrato
D	Demolições de edificações, realização de cercamento e construção de prédios administrativos e galpões, em quantidade e especificações adequadas;	Até o 4º (quarto) ano de contrato
Ref.	Investimento - Equipamentos	Prazo para implantação
A	Aquisição de no mínimo 11 (onze) novos Portêineres – <i>Ship to Shore (STS)</i> – <i>Post-Panamax e Triple E</i> , com atendimento até a 24ª fileira dos navios porta-contêineres, adicionais aos três STS existentes, de modo a	i) Até o 4º (quarto) ano de contrato

	totalizar no mínimo 14 STS em operação no terminal. A aquisição deverá ser realizada de forma a disponibilizar, no mínimo: i) 8 (oito) novos STS; e ii) 3 (três) novos STS;	ii) Até o 6º (sexto) ano de contrato
B	Aquisição de novos Transtêineres – <i>Rubber Tyred Gantry (RTG) elétricos</i> , com capacidade de atender a capacidade projetada para o terminal, considerando operação dos 11 (onze) novos STS e 3 (três) existentes, em quantidades e especificações adequadas;	Até o 8º (oitavo) ano de contrato
C	Aquisição de Plataformas com tomadas <i>reefer</i> , compatível com demanda do Complexo;	Até o 8º (oitavo) ano de contrato
D	Obtenção de balanças, <i>scanners</i> , subestações, <i>spreaders</i> , <i>terminal-tractors</i> e semi-reboques, em quantidades e especificações adequadas.	Até o 8º (oitavo) ano de contrato

- Investimentos fora da área do arrendamento:

Ref.	Investimento	Prazo para implantação
A	Aquisição e instalação de um novo sistema de tratamento de águas, contemplando remoção de interferências e sistema de saneamento existente no interior do terminal, atendendo as condicionantes estabelecidas pela Autoridade Portuária.	Até o 4º (quarto) ano de contrato
B	Aquisição e instalação de um novo sistema de subestação de energia, contemplando remoção das estruturas existente no interior do terminal e construção de novas unidades com fácil acesso para Autoridade Portuária. A nova infraestrutura pública deve ser suficiente para suprir a demanda de iluminação pública no trecho da avenida Augusto Barata e para transferir a potência energética até a próxima subestação (BTP), bem como deve atender as especificações e condições apresentadas pela Autoridade Portuária .	Até o 4º (quarto) ano de contrato
C	Dragagem de aprofundamento na área dos novos berços de atracação e acesso aos novos berços, na área compreendida entre a soleira do canal e o novo cais, para cota mínima de -15m (DHN).	Até o 8º (oitavo) ano de contrato

- O item 9.1.1 foi atualizado com o novo valor global do contrato: R\$ 44.438.907.000,00 (quarenta e quatro bilhões, quatrocentos e trinta e oito milhões, novecentos e sete mil reais)
- O item 9.2.1, referente aos pagamentos que a Arrendatária deverá realizar à Autoridade Portuária, destaco:
 - R\$ 2.415.500,00 (dois milhões, quatrocentos e quinze mil, quinhentos reais) por mês, a título de **Valor do Arrendamento Fixo**, pelo direito de explorar as **Atividades no Arrendamento** e pela cessão onerosa da **Área do Arrendamento**
 - 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** e pela cessão onerosa da **Área do Arrendamento**, observando o disposto na Subcláusula 9.2.3.1.
- O item 9.2.9 destaca o valor de cinco parcelas de R\$ 238.000.000,00 (duzentos e trinta e oito reais) que **Arrendatária** deverá pagar à **Autoridade Portuária** a título de Valor de Arrendamento Inicial. As parcelas serão pagas da seguinte forma: a primeira parcela será paga previamente à data da assinatura do **Contrato**, e as quatro parcelas restantes pagas a cada 12 meses, contados a partir da **Data de Assunção**, com valores reajustados pelo **IPCA** acumulado entre o mês da realização da **Sessão Pública do Leilão** e a data de pagamento de cada parcela anual, conforme a fórmula estabelecida na subcláusula **9.2.6**.
 - Ressalta-se que a primeira parcela deverá ser paga nos termos do item 27.2.10 da minuta do Edital como obrigação prévia à assinatura do contrato.
- No item 13.1, referente à alocação de riscos cuja atribuição recairá sobre a Arrendatária, foram inseridos itens específicos com relação às obras de dragagem previstas, como segue:
 - 13.1.24. Atrasos na obtenção de licenças, permissões, autorizações, no cumprimento dos cronogramas, relativos à dragagem de aprofundamento dos novos berços de atracação e área de acesso aos novos berços, ainda que inclua eventual remoção de material rochoso.
 - 13.1.25. Elaboração de projetos básicos e executivos, relativos à dragagem de aprofundamento dos novos berços de atracação e área de acesso aos novos berços, ainda que inclua eventual remoção de material rochoso.
 - 13.1.26. 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.
- No item 13.2, referente à alocação de riscos cuja atribuição recairá sobre o Poder Concedente, foram inseridos também itens específicos com relação às obras de dragagem previstas, como segue:
 - 13.2.9. Custos decorrentes de eventual remoção de material rochoso que impeça a plena realização da dragagem de aprofundamento dos novos berços de atracação e área de acesso aos novos berços;

- 13.2.10. 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 80% sobre o valor.
- Foi inserido o item 15.1.3.1, relativo ao tema "bens do arrendamento", ressaltando que "Os bens decorrentes de investimentos fora da área arrendada, na área comum do **Porto Organizado**, não integram os **Bens do Arrendamento** e serão de propriedade da **Administração do Porto**".
- Foi retirado o item 16.5.3, referente à contratação de seguro para acidentes de trabalho relativo aos colaboradores e empregados da Arrendatária alocados à prestação dos serviços previstos no Contrato.
- O valor de capital social mínimo constante do item 20.1 foi atualizado para R\$ 1.129.429.800,00 (um bilhão, cento e vinte e nove milhões, quatrocentos e vinte e nove mil, oitocentos reais:

6. CONCLUSÃO

6.1. Diante do exposto, tendo havido a revisão e atualização promovida, no EVTEA, pelo Poder Concedente/MPOR, concluo pela conformidade da documentação apresentada, com base na análise empreendida frente à nova documentação apensada aos autos.

6.2. Destaca-se, pois, dois pontos a serem comunicados no ato que aprovará a realização de consulta e audiência públicas, os quais deverão ser tratados concomitantemente ao a este procedimento, a saber:

a) solicitação apresentada pela SNP/MPOR, nos termos da alínea "iii" do Despacho Decisório Nº 6/2025/SNP-MPOR (SEI 2464456), corroborada por esta NT, no sentido desta Agência se atentar para a realização de nova análise concorrencial relacionada ao empreendimento, haja vista a previsão da Lei nº 10.233/2001, na qual a incumbe de zelar pela concorrência e pelo interesse público em licitações de infraestruturas portuárias, tendo em vista o decurso de prazo do projeto, observado entre a análise anteriormente realizada sobre o assunto e o atual cenário de competitividade existente no Porto de Santos. **Nesse sentido, recomenda-se que o ato que aprova a realização de consulta e audiência públicas comunique que a revisão dos estudos concorrenciais se dará de forma concomitante com a realização da Audiência Pública, conforme justificado nesta NT;**

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"*;

6.3. Isto posto, entende-se que o assunto se encontra apto para ser encaminhado ao novo procedimento de Audiência/Consulta Públicas, nos termos da legislação de regência, com o propósito de obter contribuições, subsídios e sugestões, para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos referentes ao processo licitatório para o arrendamento da área **TECON Santos 10**.

6.4. A respeito desse assunto, não obstante o que preconiza o Convênio de Delegação de Competências nº 001/2023, delegando os procedimentos licitatórios à Autoridade Portuária de Santos, o Ato Justificatório (SEI 2464457) recomenda a submissão da presente documentação à ANTAQ, para abertura de nova Consulta/Audiências públicas, cientificando apenas aquela Autoridade Portuária acerca dos documentos e ajustes neles realizados.

6.5. À consideração do Senhor Diretor Relator designado para a matéria.

YGOR DI PAULA J. S. DA COSTA

Presidente CPLA

[1] <https://www.suzano.com.br/noticia/suzano-recebe-visita-do-ministro-da-infraestrutura-em-seu-mais-novo-complexo-de-movimentacao-de-celulose>

[2] <https://rumolog.com/sala-de-imprensa/hidrovi-as-do-brasil-inaugura-solucao-inovadora-para-a-logistica-de-fertilizantes-em-santos-em-parceria-com-a-rumo/>

[3] <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/>



Documento assinado eletronicamente por **Ygor Di Paula Julliano Silva da Costa, Presidente da CPLA**, em 14/02/2025, às 19:34, 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 **2473265** e o código CRC **A71B8E77**.
