



MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS
DEPARTAMENTO DE NOVAS OUTORGAS E POLÍTICAS REGULATÓRIAS PORTUÁRIAS
COORDENAÇÃO-GERAL DE MODELAGEM

NOTA TÉCNICA Nº 7/2025/CGMO-DNOP-MPOR/DNOP-SNP-MPOR/SNP-MPOR

Brasília, 28 de janeiro de 2025.

PROCESSO Nº 50840.102304/2021-20

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

Assunto: **Ato Justificatório para a modelagem de projeto no âmbito do Programa de Arrendamentos Portuários do Governo Federal; licitação de instalação portuária destinada à movimentação e armazenagem de carga containerizada e carga geral localizada no Porto Organizado de Santos/SP, denominada área de arrendamento Tecon Santos 10.**

SUMÁRIO

1. [OBJETIVO](#)
2. [INTRODUÇÃO](#)
3. [CARACTERÍSTICAS GERAIS DO EMPREENDIMENTO](#)
4. [DUE DILIGENCE JURÍDICA](#)
5. [APLICAÇÃO DA NOVA LEI DE LICITAÇÕES E CONTRATOS AOS CERTAMES DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS \(LEI Nº 14.133/2021\)](#)
6. [JUSTIFICATIVA PARA A UTILIZAÇÃO DO CRITÉRIO DE LICITAÇÃO - "MAIOR VALOR DE OUTORGA"](#)
7. [JUSTIFICATIVA DO PARCELAMENTO DA OUTORGA](#)
8. [PAGAMENTO DO VALOR DA OUTORGA](#)
9. [VALOR DE RESSARCIMENTO DA EMPRESA AUTORIZADA PARA A REALIZAÇÃO DE ESTUDOS DE VIABILIDADE PARA A LICITAÇÃO](#)
10. [VALOR DE PAGAMENTO DOS CUSTOS REFERENTES AO LEILÃO](#)
11. [PAGAMENTO DO VALOR DE REEQUILÍBRIO AO ANTERIOR ARRENDATÁRIO](#)
12. [PAGAMENTO DE VALOR DE REMUNERAÇÃO INICIAL À AUTORIDADE PORTUÁRIA](#)
13. [ADEQUAÇÃO DOS ESTUDOS AOS INSTRUMENTOS DE PLANEJAMENTO DO SETOR PORTUÁRIO](#)
14. [CONCORRÊNCIA INTER E INTRAPORTOS](#)
15. [CONSIDERAÇÕES ACERCA DOS CENÁRIOS DO EVTEA](#)
16. [CONSTRUÇÃO DO MODELO DE DEMANDA MACRO](#)
17. [CONSTRUÇÃO DO MODELO DE DEMANDA MICRO](#)
18. [FUNDAMENTAÇÃO DA POLÍTICA TARIFÁRIA E VALORES EMPREGADOS](#)
19. [JUSTIFICATIVA DOS PREÇOS E TARIFAS UTILIZADOS NO TERMINAL E SUA FUNDAMENTAÇÃO](#)
20. [JUSTIFICATIVAS EM RELAÇÃO AO NÃO ESTABELECIMENTO DE "PREÇO TETO"](#)
21. [DEFINIÇÃO DE PARÂMETROS DE DESEMPENHO](#)
22. [DEFINIÇÃO DO ALPHA PARA CÁLCULO DA MOVIMENTAÇÃO MÍNIMA EXIGIDA - MME DO TERMINAL](#)
23. [FORMA DE PAGAMENTO PELA EXPLORAÇÃO DO ARRENDAMENTO](#)
24. [DEFINIÇÃO DA TAXA INTERNA DE RETORNO REFERENCIAL EM 9,92%](#)
25. [CAPITAL SOCIAL MÍNIMO E ABERTURA DE SOCIEDADE DE PROPÓSITO ESPECÍFICO – SPE](#)
26. [AUSÊNCIA DE PREVISÃO CONTRATUAL DE REVISÕES QUINQUENAIS](#)
27. [JUSTIFICATIVA PARA NÃO EXIGÊNCIA DE GARANTIA DE EXECUÇÃO](#)
28. [OBTENÇÃO DO TERMO DE REFERÊNCIA AMBIENTAL](#)
29. [JUSTIFICATIVA PARA OS PARÂMETROS AMBIENTAIS](#)
30. [ENVIO AO TCU DAS COMUNICAÇÕES DIRIGIDAS ÀS EMPRESAS](#)
31. [CONCLUSÃO](#)

1. OBJETIVO

1.1. O presente Ato Justificatório tem por objetivo descrever as informações relativas à abertura de licitação da área denominada **Tecon Santos 10**, localizada no interior da poligonal do Porto Organizado de Santos/SP, vinculada à Autoridade Portuária de Santos (APS), destinada à movimentação e armazenagem de carga containerizada e carga geral, no âmbito do planejamento do Governo Federal.

2. INTRODUÇÃO

2.1. Primeiramente, cabe lembrar que as políticas públicas constituem princípios, objetivos, metas e programas que orientam a atuação do Estado e dos agentes públicos e privados, devendo ter, por finalidade, a eficiente alocação de recursos, com vistas à realização do interesse público.

2.2. Conforme Martins (2011), tais políticas podem ser intituladas políticas de Estado ou políticas de Governo. As políticas públicas de Estado são emanadas do Poder Legislativo, por meio das leis. Por sua vez, as políticas exaradas pelo Poder Executivo, por meio de diversas espécies de programas, diretrizes e atos normativos, constituem as políticas de Governo.

2.3. Ainda, de acordo com Martins:

As políticas de Estado são definidas por meio de Lei pelo Poder Legislativo, a fim de se obter perenidade. Naturalmente, o legislador constituinte também está apto a estabelecer esse tipo de política, o que em geral é feito através de disposições de caráter genérico que têm por escopo indicar os fins sociais a serem atingidos pelo Estado (normas programáticas).

Nessa esteira, cumpre ainda repisar o conceito de políticas de governo. São elas definidas pelo governante e têm como pano de fundo o cenário político, econômico e social que se apresenta durante um dado mandato eletivo. As políticas de governo podem ser fixadas por Lei ou por outro ato normativo (ex. Decreto), estando, contudo, sujeitas a modificações constantes ao longo do mandato. Trata-se, assim, do próprio programa de governo e deve refletir, na medida do possível, as promessas exaradas durante a campanha eleitoral.

As políticas públicas são traçadas diretamente pelo governante e sua equipe (Ministros de Estado, Secretários, etc.), sempre em observância às orientações emanadas pelo governante. (grifos nossos)

Em algumas circunstâncias, contudo, é possível haver políticas que reúnem ambas as características, como é o caso das leis resultantes de projeto de lei de conversão de medidas provisórias que, a um só tempo, realizam os objetivos do Estado e do governo. É o caso da Lei n.º 12.815/2013, resultante do projeto de lei de conversão da Medida Provisória n.º 595, de 6 de dezembro de 2012.

O Governo Federal editou a mencionada Medida Provisória no intuito de aprimorar os mecanismos de investimentos em infraestrutura e às melhorias operacionais nos principais portos brasileiros, conforme esclareceu sua exposição de motivos, *in verbis*:

2. Os portos brasileiros são responsáveis por 95% (noventa e cinco por cento) do fluxo de comércio exterior do país, o que demonstra a importância estratégica do setor. **Para fazer frente às necessidades ensejadas pela expansão da economia brasileira, com ganhos de eficiência, propõe-se modelo baseado na ampliação da infraestrutura e da modernização da gestão portuária, no estímulo à expansão dos investimentos do setor privado e no aumento da movimentação de cargas com redução dos custos e eliminação de barreiras à entrada.**

3. Para a consecução dos objetivos do modelo, faz-se necessário retomar a capacidade de planejamento no Setor Portuário, redefinir competências institucionais da Secretaria de Portos e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ.

4. Além disso, é importante aprimorar o marco regulatório, a fim de garantir maior segurança jurídica e, sobretudo, maior competição no setor. Nesse sentido, a Medida Provisória proposta altera as Leis n.º 10.233, de 5 de junho de 2001 e n.º 10.683, de 28 de maio de 2003, e revoga as Leis n.º 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e n.º 11.610, de 12 de dezembro de 2007, lançando novas bases para o desenvolvimento do Setor Portuário nacional, calcadas em regras claras e precisas, que promovam a participação da iniciativa privada com o Estado, da operação dos terminais portuários.

5. Propomos a adoção do conceito de Concessão de uso de bem público para as instalações portuárias dentro do Porto Organizado, formalizado em Contratos de Concessão e de Arrendamento. Adicionalmente, é proposta a adoção do regime de autorização para a exploração de instalações portuárias fora do Porto Organizado. Serão dois regimes diferentes, um associado a uma infraestrutura pública (Concessão e Arrendamento) e outro a uma infraestrutura privada (autorização). [...]

7. O novo marco proposto elimina a distinção entre movimentação de carga própria e carga de terceiros como elemento essencial para a exploração das instalações portuárias autorizadas. Nada obstante a existência de dois regimes – um dentro do Porto e outro fora dele – a exploração dos Portos Organizados e instalações será por conta e risco dos investidores.

8. Além da reforma regulatória proposta, pretende-se também organizar o arranjo institucional do setor, mediante a definição de competências claras para a Secretaria de Portos da Presidência da República e para a ANTAQ. Propomos, nesse contexto, que as atividades típicas de agências reguladoras sejam exercidas pela ANTAQ, centralizando a realização das licitações e processos seletivos, assim como a fiscalização a todos os agentes do setor. Adicionalmente, a ANTAQ, observadas as diretrizes do Poder Concedente, poderá disciplinar a utilização, por qualquer interessado, de instalações portuárias arrendadas ou autorizadas, assegurada a remuneração adequada ao titular da autorização. [...]

14. Por fim, a proposta de Medida Provisória estabelece regras de direito intertemporal no capítulo destinado as disposições finais e transitórias, com vistas a garantir novos investimentos e conferir segurança jurídica aos Contratos de Arrendamento, Contratos de Adesão e aos Termos de Autorização.

15. Em relação à urgência da medida, cabe mencionar que se faz premente solução que permita a realização dos novos investimentos planejados para o setor e, por conseguinte, a expansão da economia e da competitividade do País.

16. Deve-se ressaltar ainda que, em relação aos Arrendamentos, os procedimentos licitatórios poderão ser realizados sob o novo arcabouço legal ora proposto, com maior agilidade. Por outro lado, para os Contratos de Arrendamentos já vencidos e aqueles vincendos, é necessário diminuir imediatamente o tempo atualmente dispendido para realização de procedimentos licitatórios.

17. No que se refere à relevância da edição da Medida Provisória cumpre ressaltar que a redução do 'Custo Brasil' no cenário internacional, a modicidade das tarifas e o aumento da eficiência das atividades desenvolvidas nos Portos e instalações portuárias brasileiras dependem do aumento do volume de investimentos públicos e privados e da capacidade de que tais empreendimentos assegurem a ampliação da oferta a custos competitivos. (grifos nossos)

2.4. No cerne do atual arcabouço jurídico está a instituição de medidas, com vistas a assegurar a realização dos investimentos em infraestrutura portuária necessários para garantir a expansão da capacidade para fazer frente ao crescimento do setor. Nesse sentido, existem três mecanismos para implementação das políticas públicas estabelecidas pelo governo, a saber: i) novos arrendamentos, mediante a realização de procedimentos licitatórios; ii) implantação de novas instalações privadas e ampliação dos empreendimentos já existentes; e iii) prorrogações antecipadas de contratos de arrendamentos vigentes.

2.5. Observa-se que os referidos mecanismos, em especial os novos arrendamentos, denotam estratégias para a realização de

investimentos na ampliação da infraestrutura portuária, proporcionando maior eficiência operacional ao setor e reduzindo custos aos usuários.

2.6. No tocante aos novos arrendamentos, objeto desta Nota, foi anunciado em 2012 – primeiramente em 15 de agosto e, em um segundo momento, em 6 de dezembro – o módulo portuário do Plano de Investimentos em Logística (PIL - Portos), acompanhado pela edição da [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012](#) (posteriormente convertida na [Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013](#)), e pelas [Portaria SEP/PR nº 15, de 15 de fevereiro de 2013](#), e [Portaria SEP/PR nº 38, de 14 de março de 2013](#).

2.7. Assim, o Governo Federal definiu os empreendimentos dentro dos Portos Organizados passíveis de serem licitados, incluindo áreas desocupadas (*greenfields*), contratos de arrendamentos vencidos e, num primeiro momento, contratos de arrendamentos a vencer até 2017.

2.8. As justificativas das diretrizes e atos praticados pelo Poder Concedente e pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para a definição de modelagem dos arrendamentos se deram por meio dos seguintes atos:

2.8.1. [Portaria SEP/PR nº 15, de 15 de fevereiro de 2013](#) – Definição de áreas passíveis de arrendamento, as quais seriam objeto de estudos para avaliar a viabilidade técnica, econômica e operacional.

2.8.2. [Portaria SEP/PR nº 38, de 14 de março de 2013](#) – Divulgação de chamamento para empresas interessadas na elaboração de estudos para 159 áreas, com definição da modelagem a ser utilizada.

2.8.3. [Portaria Conjunta SEP/PR-ANTAQ nº 91, de 24 de junho de 2013](#) – Constituição de Comissão Mista, composta por quatro membros da SEP/PR e cinco membros da Antaq, com o objetivo de avaliar e selecionar os projetos e/ou estudos de viabilidade, os levantamentos e as investigações, referidos na Portaria SEP/PR nº 38/2013.

2.8.4. Ofício nº 178/2013-DG, de 11 de outubro de 2013 – Apresentação dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômico-Financeira e Ambiental (EVTEA), bem como as minutas de edital e contrato referentes ao primeiro bloco aprovados por meio da [Resolução ANTAQ nº 3.094 de 11 de outubro de 2013](#), e encaminhamento ao Tribunal de Contas da União (TCU). O Ofício nº 178/2013 foi complementado posteriormente pelos Ofícios nº 38/2013-GAB, de 16 de outubro de 2013, e nº 39/2013-GAB, de 17 de outubro de 2013.

2.8.5. Ofício nº 39/2013-GAB, de 2013 – Encaminhamento ao Tribunal de Contas da União das notas técnicas finais da Comissão Mista sobre análise feita após as Audiências Públicas nº 3 e nº 4/2013.

2.8.6. Acórdão nº 1.077/2015 TCU-Plenário, de 06 de maio de 2015 – Autorização das licitações do Bloco 1 do Programa de Arrendamento Portuário (PAP).

2.8.7. Acórdão nº 2.413/2015 TCU-Plenário, de 30 de setembro de 2015 – Aprovação Final pelo TCU da licitação de 8 áreas pelo critério de Maior Valor de Outorga.

2.8.8. [Resolução ANTAQ nº 85, de 22 de agosto de 2022](#) – Estabelece procedimentos para a elaboração e análise de estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamento de áreas e instalações portuárias nos portos organizados.

2.9. Desde 2015 até o presente momento, já foram licitadas aproximadamente 60 áreas, distribuídas em todos os Portos Organizados da União, o que demonstra o alcance da maturidade do PAP, com a consequente confiança do mercado, incluindo todos os órgãos e empresas que atuam no setor portuário. Além disso, até 2026, tem-se a expectativa de licitar aproximadamente 35 áreas.

2.10. Com a experiência adquirida nos últimos 8 anos do PAP, e a necessidade premente de desenvolvimento do setor portuário, para que o país possa alcançar o desenvolvimento desejado, este Ministério entende que será possível superar todos os desafios, com o empenho da Secretaria Nacional de Portos (SNP), da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), do Tribunal de Contas da União (TCU), das Autoridades Portuárias, da Bolsa de Valores (B3), e das empresas interessadas em explorar os terminais portuários.

2.11. A então Empresa de Planejamento e Logística S/A - EPL, atual INFRA S.A., foi instada por meio do Ofício nº 144/2019/DNOP-SNPTA/SNPTA (SEI nº 4901074), de 22 de outubro de 2019, a realizar a preparação do estudo do Terminal Portuário STS10.

2.12. Nesse sentido, a EPL promoveu as ações necessárias de modo que o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), analisado pela Nota Técnica nº 216/2021/CGMP-SNPTA/DNOP/SNPTA (SEI nº), representasse a política pública voltada ao setor portuário.

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

2.14. Finalizada a Audiência Pública, diversas contribuições foram acatadas pela ANTAQ, por meio da [Deliberação-DG nº 132-2022-ANTAQ](#), impondo alterações necessárias no EVTEA e nos documentos jurídicos (Edital e Minuta de Contrato) do projeto.

2.15. Posteriormente, a tramitação do estudo foi temporariamente suspensa para análise do estudo de concessão do Porto de Santos e de projetos concorrentes na região.

2.16. Em outubro de 2024, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR) solicitou à INFRA S.A. a revisão do estudo, por meio do Ofício nº 451/2024/SNP/MPOR (SEI nº 9113494), encaminhando novas diretrizes e premissas para a atualização do EVTEA, com destaque para:

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

f) Tráfego de caminhões: implementar pátio regulador de fluxo viário.

2.17. Nesse sentido, a Infra S.A. promoveu as ações necessárias de modo que o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) analisado por este Ato Justificatório representasse cabalmente a política pública voltada ao setor portuário. De outra forma, há que se destacar que os estudos que embasarão o procedimento licitatório são referenciais, sendo que o projeto a ser efetivamente implantado será definido pelo licitante vencedor do certame, que tomará como base o Plano Básico de Implantação (PBI), aprovado pelo Poder Concedente, e o Projeto Executivo, aprovado pela Autoridade Portuária.

2.18. Desse modo, a responsabilidade pelo projeto efetivo caberá ao futuro licitante vencedor, quando serão exigidos o projeto executivo da obra e a respectiva ART do engenheiro responsável, em atendimento aos normativos da Antaq e do Sistema CREA/CONFEA. Ressalta-se que esse entendimento foi objeto de discussão com a área técnica do Tribunal de Contas da União, que entendeu e concordou com a metodologia utilizada.

2.19. Ainda em relação ao projeto a ser efetivamente implantando pelo licitante vencedor, ressalte-se que a [Comissão de Direito Comercial Internacional das Nações Unidas](#) (UNCITRAL) recomenda que se licite o projeto total, mantendo a tecnologia constante nos estudos meramente referencial.

2.20. A partir desse formato, os interessados têm flexibilidade suficiente para oferecer suas propostas baseadas nas tecnologias que entendem como adequadas para operação do terminal em questão. Em tal situação, o fato de cada um dos licitantes possuir seus próprios processos ou métodos poderá incentivar sua participação no certame.

2.21. Com o fito de prover maiores informações aos interessados na área, a fim de que suas propostas sejam as mais aderentes à realidade, na Seção do Edital que trata da Visita Técnica, deve ser incluída a possibilidade de realização de estudos e observações mais criteriosas.

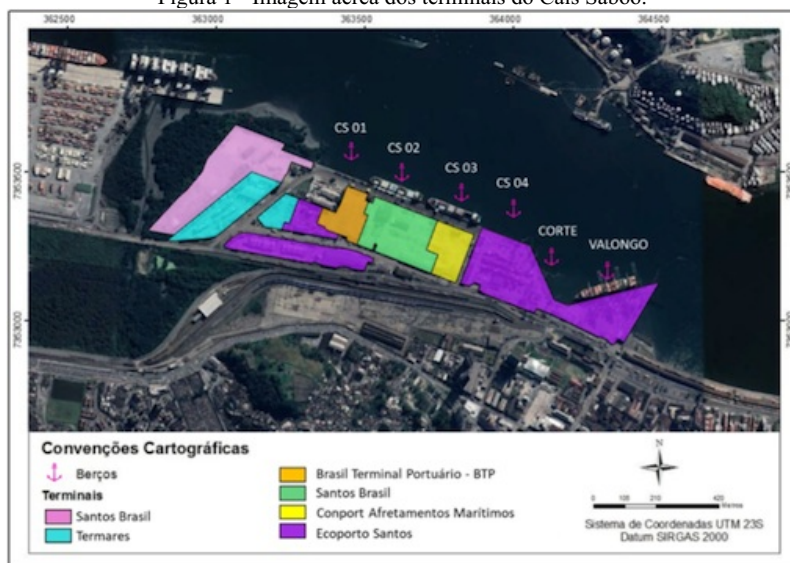
2.22. Nesse sentido, a presente Nota Técnica tem a finalidade de analisar o EVTEA revisado (SEI nº 9163090) da área de arrendamento **Tecon Santos 10**, em consonância com os aprimoramentos acatados no âmbito da consulta e audiência públicas, novas diretrizes do Poder Concedente, atualizações decorrentes do lapso temporal e demais aperfeiçoamentos metodológicos, com vistas à abertura de novas consulta e audiência públicas.

3. CARACTERÍSTICAS GERAIS DO EMPREENDIMENTO

3.1. A área a que se refere este Ato Justificatório, denominada **Tecon Santos 10**, está localizada na região do Saboó, na margem direita do Complexo Portuário de Santos/SP, sob jurisdição da Autoridade Portuária de Santos (APS).

3.2. A área do Saboó, destinada à implantação do Tecon Santos 10, historicamente foi ocupada por diversos arrendatários que movimentam cargas gerais, contêineres e veículos. Atualmente, com aproximadamente 423 mil m² e 1,3 km de cais, a área apresenta subdivisões que impactam negativamente a produtividade do terminal.

Figura 1 - Imagem aérea dos terminais do Cais Saboó.



Fonte: Autoridade Portuária de Santos 2021

3.3. Visando otimizar as operações, o projeto prevê a consolidação da área sob a denominação de Tecon Santos 10, destinando-a à movimentação e armazenagem de contêineres e carga geral. Essa medida está em consonância com o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) 2020 do Porto de Santos, aprovado pela Portaria Minfra nº 1.620/2020, que define o zoneamento da área como "Carga geral / Contêineres" para o curto, médio e longo prazo.

3.4. O PDZ 2020 visa consolidar um cluster de contêineres na região do Saboó, com a implantação de um terminal de grande porte dedicado a esse tipo de carga, permitindo também operações complementares de carga geral. Além disso, o plano prevê o reordenamento dos terminais existentes, com o avanço do cais em direção ao canal, o que proporcionará ganho de área, maiores profundidades e aumento da capacidade portuária.

3.5. O futuro Tecon Santos 10, com área total de cerca de 621.975 m², incluindo a faixa de cais e retroárea, resultará da agregação das áreas existentes na região do Saboó e da expansão do pátio até a nova estrutura de cais, que será construída na anteguarda do cais atual, avançando o terminal na direção norte.

3.6. A imagem a seguir mostra a configuração do futuro terminal Tecon Santos 10:

Figura 2 - Imagem aérea do futuro terminal Tecon Santos 10.



Fonte: EVTEA desenvolvido pela Infra S.A.

3.7. A área é caracterizada como *brownfield*, ou seja, já possui infraestrutura permanente dentro da área do futuro terminal **Tecon Santos 10**, portanto, o empreendimento será executado sobre terreno operacionalmente em atividade.

3.8. A futura arrendatária deverá realizar os investimentos necessários para exploração do terminal Tecon Santos 10 com capacidade operacional para, no mínimo, **3,5 milhões TEU/ano**, que incluem, especialmente:

I - Sistema Aquaviário e Acostagem

a) Construção de cais de atracação com estrutura compatível para receber navios até a classe *Triple E* 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 *New Panamax* e 1 (um) navio da classe *Panamax*. O cais deverá ser construído de forma a disponibilizar, no mínimo, dois novos berços com faixa de cais de 823 m de extensão até o final do 4º ano contratual; um terceiro novo berço com faixa de cais totalizando 1.220 m de extensão até o final do 6º contratual; e um quarto novo berço com faixa de cais totalizando 1.505 m de extensão até o final do 8º ano contratual;

II - Desenvolvimento do terminal

a) Pátio de contêineres e carga geral e vias de circulação com capacidade de no mínimo 3,5 milhões TEU/ano, até o final do 8º ano contratual: i) Construção de novos pátios (retroárea) de no mínimo 130 mil m²; ii) execução de rede drenagem, melhorias pavimento, rede elétrica, iluminação e combate a incêndio, para adequação dos pátios existentes; e iii) execução de vigas de rolamento para atendimento ao trânsito de Transtêineres – *Rubber Tyred Gantry Crane* (RTG) nos pátios existentes;

b) Recepção e expedição rodoviário compatíveis com a capacidade total projetada para o terminal: i) gates 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;

c) Implantação de ramal ferroviário até o final do 8º ano contratual; 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;

d) Demolições de edificações, realização de cercamento e construção de prédios administrativos e galpões, em quantidade e especificações adequadas;

III - 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, adicionais aos três STS existentes, de modo a totalizar no mínimo 14 STS em operação no terminal. A aquisição deverá ser realizada de forma a disponibilizar, no mínimo, 8 (oito) novos STS até o final do 4º ano contratual; e 3 (três) novos STS até o final do 6º ano contratual;

b) Aquisição de novos Transtêineres – *Rubber Tyred Gantry* (RTG) elétricos, com capacidade de atender a capacidade projetada para o terminal, considerando operação dos onze novos STS e três existentes, em quantidades e especificações adequadas;

c) Aquisição de Plataformas com tomadas *reefer*, compatível com demanda do Complexo;

d) Obtenção de balanças, *scanners*, subestações, *spreaders*, *terminal-tractors* e semi-reboques, em quantidades e especificações adequadas;

IV - Investimento em área fora do arrendamento

a) Remanejamento das redes de Saneamento Básico;

b) Subestação pública;

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).

3.9. É importante destacar que a arrendatária poderá propor soluções de engenharia distintas no seu Plano Básico de Implantação – PBI em relação ao modelo conceitual considerado nos investimentos (Capex) do estudo, desde que observados os Parâmetros do Arrendamento e os investimentos mínimos obrigatórios estabelecidos na minuta de Contrato.

3.10. A seguir, é fornecido um dos resultados chave do modelo, como receita bruta global, investimentos, valores de remuneração fixa e variável, Taxa Interna de Retorno – TIR e Valor Presente Líquido – VPL.

Tabela 1 - Principais resultados do projeto Tecon Santos 10..	
Receita Bruta Global	R\$ 44.438.907 k
Fluxo de Caixa Global do Projeto	R\$ 12.008.540 k
Investimento Total	R\$ 5.647.149 k
Despesa Operacional Total	R\$ 11.647.511 k
Movimentação Total (TEU)	58.230 k
Valor de Remuneração mensal fixo	R\$ 2.415,5 k
Valor de Remuneração variável (R\$/TEU)	R\$ 19,73
Valor de Remuneração inicial	R\$ 1.190.000 k
Retorno Não Alavancado do Projeto	
TIR após o Imposto	9,92%
Valor Presente Líquido do Projeto	R\$ 0
Retorno Não Alavancado do Projeto (sem valores de arrendamento)	
TIR após o Imposto	10,91%
Valor Presente Líquido do Projeto	R\$ 438.218 k

Fonte: EVTEA desenvolvido pela Infra S.A.

3.11. Ressalta-se que o prazo contratual previsto para a área de arrendamento é de 25 (vinte e cinco) anos, com início da vigência previsto para o ano de 2026 e término em 2050. O prazo foi determinado de forma que comportasse de maneira adequada a realização e amortização dos investimentos necessários para operação da área, mantendo-se valores razoáveis para a outorga fixa.

3.12. Em cumprimento ao Acórdão nº 1.077/2015/TCU-Plenário, o estudo **Tecon Santos 10** foi elaborado com a data-base julho/2024, devendo haver atualização do valor de remuneração mensal fixa quando da celebração do contrato de arrendamento.

3.13. Ainda no que se refere às características gerais do empreendimento, informa-se que durante todas as fases do processo licitatório (elaboração, pré audiência pública, pós audiência pública, pré análise TCU, pós análise TCU), são realizadas pesquisas gerais (jurídicas, regulatórias, etc) junto à Autoridade Portuária, Secretaria Nacional de Portos, Agência Nacional de Transportes Aquaviários e demais órgãos competentes, conforme o caso, para identificação de possíveis litígios judiciais ou outras alterações que possam impactar no andamento da licitação.

4. **DUE DILIGENCE JURÍDICA**

4.1. No que diz respeito ao levantamento jurídico relativo à situação atual das áreas que compõem o terminal Tecon Santos 10, vale lembrar que já consta relatório contendo esse levantamento na Nota Técnica nº 58/2021/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL (SEI nº 4915729), bem como complemento a esse levantamento na Nota Técnica nº 26/2022/CEPRO1-EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL (SEI nº 6018929).

4.2. Em relação às informações já apresentadas nas referidas Notas Técnicas, destaca-se como atualização a situação contratual do terminal de titularidade da Ecoporto Santos S.A., anteriormente explorado mediante o Contrato PRES/028.98, de 12/06/98. Dado o término de vigência desse instrumento, foi celebrado o Contrato de Transição DIPRE-DINEG/11.2024, entre a Autoridade Portuária de Santos S.A. - APS e a Ecoporto Santos S.A., para o arrendamento de instalação portuária destinada à movimentação e armazenagem de carga geral, containerizada ou não, com prazo de vigência de até 180 (cento e oitenta) dias, a contar de 02/12/2024, ou até que se encerre o processo licitatório da área em questão, o que ocorrer primeiro.

4.3. Tendo isso em vista, atualmente, todos os contratos inseridos na área Tecon Santos 10 são de natureza transitória. Portanto, não foram identificados impedimentos à futura licitação, tendo em vista a natureza precária do contrato de transição.

5. **APLICAÇÃO DA NOVA LEI DE LICITAÇÕES E CONTRATOS AOS CERTAMES DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS (LEI Nº 14.133/2021)**

5.1. A partir de janeiro de 2024, as licitações e contratações públicas passaram a ser regidas pela nova Lei de Licitações e Contratos, [Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021](#), portanto, faz-se imperioso tecer algumas considerações a respeito da mudança legislativa para os procedimentos licitatórios de instalações portuárias públicas.

5.2. Primeiramente, cabe esclarecer que a modalidade de licitação adotada para os arrendamentos no setor segue sendo a do Leilão, conforme expressamente autorizado pelo §1º do art. 6º da [Lei nº 12.815, de 2013](#), não alterado pela nova Lei de Licitações e Contratos Administrativos:

Art. 6º Nas licitações dos Contratos de Concessão e Arrendamento, serão considerados como critérios para julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga, e outros estabelecidos no Edital, na forma do regulamento.

§1º As licitações de que trata este artigo poderão ser realizadas na modalidade Leilão, conforme regulamento.

5.3. Contudo, a novel legislação revogou a [Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011](#), que instituía o Regime Diferenciado de Contratações Públicas (RDC), e cuja aplicação subsidiária era permitida às licitações do setor portuário, conforme art. 66 da citada Lei de Portos:

Art. 66. Aplica-se subsidiariamente às licitações de Concessão de Porto Organizado e de Arrendamento de instalação portuária o disposto nas Leis nºs 12.462, de 4 de agosto de 2011, 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e 8.666, de 21 de junho de 1993.

5.4. No entanto, apesar da revogação, os procedimentos antes previstos na lei do RDC, de grande importância para os certames licitatórios de arrendamento, foram incluídos na [Lei nº 14.133, de 2021](#), inclusive o que previa como modo de disputa a apresentação de lances públicos, prática favorável aos resultados dos projetos de concessão portuária.

5.5. A fim de facilitar a visualização, segue quadro comparativo:

Quadro 1 - Comparativo entre a Lei nº 12.462, de 2011 e a Lei nº 14.133, de 2021 .	
RDC - Lei nº 12.462/2011 (revogada)	Nova Lei de Licitações - Lei nº 14.133/2021
Art. 17. O regulamento disporá sobre as regras e procedimentos de apresentação de propostas ou lances, observado o seguinte: I - no modo de disputa aberto, os licitantes apresentarão suas ofertas por meio de lances públicos e sucessivos, crescentes ou decrescentes, conforme o critério de julgamento adotado;	Art. 56. O modo de disputa poderá ser, isolada ou conjuntamente: I - aberto, hipótese em que os licitantes apresentarão suas propostas por meio de lances públicos e sucessivos, crescentes ou decrescentes;

Fonte: [Lei nº 12.462, de 2011](#) e [Lei nº 14.133, de 2021](#).

5.6. Portanto, a possibilidade de apresentação de lances públicos segue encontrando respaldo legal, assegurando maior competitividade ao certame e maior vantagem às ofertas apresentadas pelos interessados no arrendamento portuário.

5.7. Por oportuno, importa descrever, mesmo que de forma breve, a dinâmica dos lances públicos.

5.8. No cumprimento das etapas do leilão, os proponentes deverão apresentar 3 (três) volumes de documentos, quais sejam:

- 1º volume - declarações preliminares, documentos de representação e garantia de proposta;
- 2º volume - proposta pelo arrendamento; e
- 3º volume - documentos de habilitação.

5.9. Na sessão pública, o leiloeiro solicitará à Comissão Especial de Licitação os dois primeiros volumes para abertura. Na sequência, anunciará o valor da proposta, que corresponderá ao valor de outorga.

5.10. Existindo duas ou mais propostas, ocorrerá a sessão de propostas à viva-voz, sendo que estarão aptas a participar desta etapa as proponentes que estejam entre as 3 (três) maiores propostas daquele arrendamento e/ou as proponentes cujo valor da proposta seja igual ou superior a 90% do valor do maior valor de outorga do respectivo arrendamento.

5.11. Importante mencionar que na fase à viva-voz as propostas deverão sempre superar a própria proposta anterior e nunca ser de valor idêntico à outra proposta.

5.12. O arranjo acima descrito para a etapa em viva-voz é extremamente vantajoso para a Administração Pública, pois:

1. considerando a diferença mínima entre as propostas escritas, os proponentes ganham uma nova chance para vencer a disputa promovendo uma maior concorrência e igualdade entre os competidores;
2. considerando as regras de que a proposta em viva-voz deva ser superior à proposta escrita, e o impedimento de oferecer valor idêntico à outra proposta, ocorrerá, conseqüentemente, a elevação do valor de outorga final.

5.13. Por outro lado, caso ocorra empate entre propostas escritas, e não sendo efetuadas as propostas à viva-voz, a classificação será definida por meio de sorteio promovido pelo diretor da sessão, observado o disposto na legislação.

5.14. O leilão ANTAQ nº 07/2016, que teve como objeto o arrendamento da área STM04, localizada no Porto Organizado de Santarém/PA, é um exemplo de sucesso da dinâmica indicada. Naquela ocasião, a fase à viva voz contou com 28 (vinte e oito) lances. Considerando o valor da proposta inicial, houve ganho de 62% (ágio em viva voz) para o valor de outorga, conforme indicado na tabela abaixo:

Tabela 2 - Comparativo da disputa inicial e por viva-voz em STM04.

Empresa	Valor Inicial Ofertado	Posição Inicial	Valor Final Ofertado em Viva-Voz	Posição Final	Aumento
Consórcio Porto Santarém	R\$11.223.076,14	1º	R\$18.200.000,00	1º	62%
Aba Infra-Estrutura e Logística Ltda.	R\$5.700.000,00	3º	R\$18.000.000,00	2º	215%
Distribuidora Equador de Produtos de Petróleo Ltda.	R\$10.050.000,00	2º	R\$15.400.000,00	3º	53%

Fonte: EVTEA - EPL - 2018.

5.15. Destacam-se os seguintes pontos a partir dos dados apresentados:

- o valor final ofertado em viva-voz do vencedor foi 62% superior ao primeiro valor por ele apresentado; e
- o terceiro colocado na apresentação de propostas iniciais pôde disputar a área ofertando um valor que quase lhe garantiu a vitória, apenas 1,09% inferior ao lance vencedor e 215% do valor ofertado por ele inicialmente.

5.16. Assim, justifica-se a dinâmica acima indicada.

5.17. Ademais, com base na disposição constante do §1º, II, do art. 165 da nova [Lei nº 14.133, de 2021](#), o leilão segue tendo fase recursal única, que sucede a fase de habilitação do vencedor do certame:

Art. 165. Dos atos da Administração decorrentes da aplicação desta Lei cabem:

I - recurso, no prazo de 3 (três) dias úteis, contado da data de intimação ou de lavratura da ata, em face de:

- a) ato que defira ou indefira pedido de pré-qualificação de interessado ou de inscrição em registro cadastral, sua alteração ou cancelamento;
- b) julgamento das propostas;
- c) ato de habilitação ou inabilitação de licitante;

d) anulação ou revogação da licitação;

e) extinção do contrato, quando determinada por ato unilateral e escrito da Administração;

II - (...);

§ 1º Quanto ao recurso apresentado em virtude do disposto nas alíneas "b" e "c" do inciso I do caput deste artigo, serão observadas as seguintes disposições:

I - (...);

II - a apreciação dar-se-á em fase única.

5.18. A medida, também autorizada por meio do art. 14 do [Decreto nº 8.033, de 2013](#), imprime maior eficiência no curso do processo licitatório, vez que concentra em uma única fase a análise de todos os recursos relacionados à fase de classificação e habilitação.

Art. 14. O procedimento licitatório terá fase recursal única, que se seguirá à habilitação do vencedor, exceto na hipótese de inversão de fases.

5.19. Da mesma sorte, com a fase recursal única, é reduzido o número de recursos a serem analisados pela Comissão de Licitação na medida em que tais recursos serão voltados apenas ao proponente vencedor. De outro lado, sob o aspecto dos licitantes, a fase recursal não representa qualquer tipo de cerceamento de defesa, visto que, nessa fase, admite-se a apresentação de recursos relacionados à fase de apresentação de proposta e de habilitação.

5.20. Ainda no tocante ao regime de execução das licitações, o Poder Concedente optou pelo regime de "contratação integrada", o qual prevê a transferência do encargo da elaboração dos projetos básico e executivo, bem como a execução das obras e dos serviços de engenharia ao vencedor do certame, hipótese também incluída na nova Lei de Licitações e Contratos Administrativos:

Art. 46. Na execução indireta de obras e serviços de engenharia, são admitidos os seguintes regimes:

V - contratação integrada;

5.21. A definição dessa diretriz teve como motivação a alteração da alocação de riscos de projeto, já que, em decorrência da atribuição ao próprio licitante de apresentar a melhor solução para o atendimento dos fins esperados, estima-se a supressão de eventuais aditivos de reequilíbrio ao Contrato de Arrendamento, o que é peculiar em outras formas de contratação.

5.22. Assim, resta demonstrado que o legislador, ao criar a nova Lei de Licitações, apesar de revogar expressamente a lei que instituía o RDC, não extinguiu as especificidades desse procedimento, pelo contrário, unificou a legislação trazendo para a lei geral as regras anteriormente previstas para aplicação daquele regime diferenciado.

6. JUSTIFICATIVA PARA A UTILIZAÇÃO DO CRITÉRIO DE LICITAÇÃO - "MAIOR VALOR DE OUTORGA"

6.1. A [Lei nº 12.815, de 2013](#) estabelece, no *caput* de seu art. 6º, os critérios de julgamento que poderão ser utilizados nas licitações dos Contratos de Concessão e Arrendamento, nos seguintes termos:

Art. 6º Nas licitações dos Contratos de Concessão e Arrendamento, serão considerados como critérios para julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga, e outros estabelecidos no Edital, na forma do regulamento.

6.2. Desse modo, o dispositivo legal em questão não oferece nenhum impedimento para a adoção de qualquer outro critério de julgamento, desde que esteja previsto no Edital de Licitação e tenha previsão em regulamento.

6.3. O [Decreto nº 8.033, de 2013](#), vai mais longe e prevê explicitamente em seu art. 9º, inciso VII, o maior valor de outorga como critério de licitação.

6.4. A inserção do critério de maior valor de outorga como uma das possibilidades legais traz mais flexibilidade ao Poder Público para modelar as licitações do Setor Portuário, cujos mercados são bastante diversos (granéis, contêineres, carga geral; monopolistas, oligopolistas; verticalizados ou não; etc.).

6.5. Ademais, o fato de o critério de maior valor de outorga já ter sido utilizado em grande parte das licitações do setor portuário, facilita identificar eventuais falhas que poderiam ensejar judicialização do certame licitatório, ou até possíveis problemas que resultariam em pedidos de reequilíbrio contratual por parte do futuro Arrendatário, em desfavor do poder público.

6.6. Em suma, a possibilidade de adoção do critério de "maior valor de outorga" permite ampla liberdade para a proposição de modelagem adequada às especificidades de cada Arrendamento. Isso é importante pois a adoção de critérios de licitação inadequados pode produzir resultados ineficientes do ponto de vista alocativo, gerando Leilões dos quais não resulta a melhor destinação possível para os escassos ativos portuários. Em situações como estas, não há forma mais eficiente de se realizar a escolha do melhor operador para um determinado ativo público que adjudicar àquele que se dispõe a pagar mais pelo ativo.

6.7. Além disso, o "maior valor de outorga" é um critério de julgamento de licitação costumeiramente utilizado na maioria dos países (desenvolvidos e em desenvolvimento), o que traz maior atratividade para investidores por ser de conhecimento pleno do mercado. Ademais, o critério em questão tem ampla aplicação nos setores aeroportuário, rodoviário (Leilões anteriores a 2013) e de energia (petróleo).

6.8. Do exposto, conclui-se que os argumentos apresentados nos itens acima justificam e motivam a utilização do maior valor de outorga no arrendamento em questão.

7. JUSTIFICATIVA DO PARCELAMENTO DA OUTORGA

7.1. Como já dito, o "maior valor de outorga", critério de julgamento previsto no inciso VII do art. 9º do [Decreto nº 8.033, de 2013](#), tem sido o critério adotado pelo Poder Concedente, em face de sua vantajosidade demonstrada anteriormente.

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 mais 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, sendo a primeira paga um ano após o início da vigência contratual, a qual ocorre com a assinatura do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos (TAP).

8. PAGAMENTO DO VALOR DA OUTORGA

8.1. Conforme previsto no art. 3 da [Lei nº 12.815, de 2013](#), a exploração dos portos organizados e instalações portuárias brasileiras devem ter como objetivo o aumento de competitividade e do desenvolvimento do País, sempre seguindo as diretrizes de expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura assim como o estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão dos Portos.

8.2. Com base nesses objetivos e diretrizes, o valor de outorga (*Bid*) ofertado pelo licitante vencedor do **Tecon Santos 10** deverá ser pago à **Autoridade Portuária de Santos (APS)**, que nesse caso deverá ser considerado por ela como receita portuária.

8.3. Ressalte-se que a diretriz de pagamento de outorga (*Bid*) às Autoridades Portuárias foi estabelecida com o objetivo de fortalecer as infraestruturas portuárias através da geração de receitas para investimentos e que o instrumento em questão já foi analisado pelo mercado, através de consultas e audiências públicas, e pelo Tribunal de Contas da União nos leilões de arrendamentos portuários que precederam o presente projeto.

9. VALOR DE RESSARCIMENTO DA EMPRESA AUTORIZADA PARA A REALIZAÇÃO DE ESTUDOS DE VIABILIDADE PARA A LICITAÇÃO

9.1. Conforme determinação TCU do Acórdão nº 3.661/2013, foi incluído o valor de ressarcimento do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) no fluxo de caixa do projeto, sendo tal montante considerado na equação econômico-financeira como aporte no primeiro ano de Contrato.

9.2. A remuneração total devida pelo EVTEA da área **Tecon Santos 10** totaliza R\$ 616.993,13 (seiscentos e dezesseis mil, novecentos e noventa e três reais e noventa e treze centavos).

10. VALOR DE PAGAMENTO DOS CUSTOS REFERENTES AO LEILÃO

10.1. Conforme determinação do TCU, foi incluído na modelagem econômico-financeira o custo da realização do Leilão. De igual forma aos leilões que precederam o presente projeto, opta-se pela realização na B³ S.A. - Brasil, Bolsa, Balcão, em São Paulo/SP.

10.2. Destaca-se que o pagamento do valor consta como obrigação contratual do vencedor do certame a ser comprovado antes da assinatura do contrato.

10.3. O valor de remuneração de R\$ 1.012.508,10 (um milhão, doze mil, quinhentos e oito reais e dez centavos) à B³ foi definido com base em contrato firmado com a Antaq, contudo, o valor pode ser alterado quando do lançamento do Edital, uma vez que outras áreas poderão ser licitadas na mesma sessão.

11. PAGAMENTO DO VALOR DE REEQUILÍBRIO AO ANTERIOR ARRENDATÁRIO

11.1. Para o projeto de arrendamento da área Tecon Santos 10 prevê-se o pagamento de reequilíbrio ao arrendatário anterior, conforme aprovado no [Acórdão nº 301-2022-ANTAQ](#). 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. Ressalta-se que a presente análise não abrangeu a verificação do mérito do reequilíbrio concedido recomendando-se posterior avaliação referente a acurácia do valor a ser transferido ao arrendatário anterior.

12. PAGAMENTO DE VALOR DE REMUNERAÇÃO INICIAL À AUTORIDADE PORTUÁRIA

12.1. 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). Este valor será quitado em 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, contados a partir da Data de Assunção.

12.2. 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.

13. ADEQUAÇÃO DOS ESTUDOS AOS INSTRUMENTOS DE PLANEJAMENTO DO SETOR PORTUÁRIO

13.1. Os estudos de viabilidade de arrendamentos portuários objetivam a avaliação de empreendimentos e servem de base para abertura de procedimentos licitatórios. Em linhas gerais, busca-se estimar os 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.

13.2. A elaboração do estudo de viabilidade para a área de arrendamento **Tecon Santos 10** justifica-se pela necessidade de ampliar a capacidade de movimentação e armazenagem de cargas containerizadas. Essa expansão visa atender à crescente demanda do Complexo Portuário, intensificar a competição e, conseqüentemente, promover a redução de preços e a melhoria na qualidade e disponibilidade dos serviços oferecidos à hinterlândia. O EVTEA também evidencia a importância de investimentos para aumentar a capacidade de movimentação de cargas gerais, garantindo assim a eficiência e o desenvolvimento do Porto de Santos.

13.3. Nesse sentido, a licitação e o consequente arrendamento da área **Tecon Santos 10** representam relevante interesse público, na medida em que visa garantir o abastecimento nacional e regional, aproveitando a localização estratégica do ativo. Além disso, busca maximizar o uso de ativos públicos com remuneração justa e de acordo com o mercado.

13.4. Desse modo, nos estudos foram definidos os valores, prazos e demais parâmetros referentes ao empreendimento, necessários para subsidiar a abertura de procedimento licitatório, com vistas a propiciar remuneração adequada à Autoridade Portuária, bem como permitir retorno adequado aos possíveis investidores.

13.5. No tocante aos procedimentos de execução dos estudos, oportuno mencionar que são adotados os regramentos e normativos que estabelecem as diretrizes para elaboração de projeto de Arrendamentos portuários, bem como os principais instrumentos de planejamento do setor portuário para o Complexo Portuário de Santos, a seguir especificado:

Quadro 2 - Dispositivos legais para elaboração de EVTEA de áreas localizadas no Porto de Santos.

INTRUMENTO	DESCRIÇÃO
Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013;	Lei dos Portos
Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, e alterações posteriores;	Regulamento da Lei dos Portos
Resolução Normativa nº 7-ANTAQ, de 30 de maio de 2016;	Regulamento de áreas no Porto Organizado
Resolução ANTAQ nº 85, de 18 de agosto de 2022;	Regulamento de elaboração de EVTEA
Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019);	Planejamento setorial
Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ do Porto de Santos (2020);	Planejamento setorial
Regulamento de Exploração do Porto de Santos-REPS (2020);	Planejamento setorial
Poligonal do Porto de Santos (2022)	Planejamento setorial

Fonte: EVTEA Infra S.A.

14. CONCORRÊNCIA INTER E INTRAPORTOS

14.1. A Agência deverá se manifestar acerca do modelo concorrencial do projeto, conforme previsto na [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#), que criou a agência e a incumbiu de zelar pela concorrência e pelo interesse público em licitações de infraestruturas portuárias.

15. CONSIDERAÇÕES ACERCA DOS CENÁRIOS DO EVTEA

15.1. As projeções de demanda foram estruturadas a partir de duas etapas, refletindo dois grandes blocos de avaliação competitiva, são elas: (i) análise de demanda macro e (ii) análise de demanda micro.

15.2. Na análise de demanda macro, busca-se identificar como as cargas produzidas e consumidas no país são escoadas pelos portos brasileiros. Esse cenário corresponde à competição interportuária.

15.3. Para a demanda micro, busca-se identificar como as cargas destinadas a um complexo portuário são distribuídas entre os terminais existentes. Esse cenário corresponde à competição intraportuária.

15.4. A demanda potencial por instalações portuárias no Brasil tem sido objeto de diversos estudos em âmbito nacional e regional. Para estimar a demanda macro potencial do Complexo Portuário de Santos no tocante aos contêineres e carga geral, tendo em vista a área de arrendamento **Tecon Santos 10**, serviram de base à projeção da demanda os seguintes estudos:

- Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019);
- Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos - PDZ (julho/2020);
- Anuário Estatístico – Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ; e
- Anuário Estatístico - Autoridade Portuária de Santos - APS.

15.5. Em âmbito nacional, esses estudos são os instrumentos oficiais de planejamento do setor portuário, indicativos para atração de investimentos e identificação de oportunidades, possibilitando a participação da sociedade no desenvolvimento dos portos e da sua relação com as cidades e o meio ambiente, bem como proporcionando a integração com as políticas de expansão da infraestrutura nacional de transportes e a racionalização da utilização de recursos públicos.

16. CONSTRUÇÃO DO MODELO DE DEMANDA MACRO

16.1. A vocação operacional proposta para o **Tecon Santos 10** está em consonância com as diretrizes estabelecidas no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos - PDZ (julho/2020), que prevê a movimentação de carga containerizadas e carga geral na região. Dessa forma, a estimativa de volume dessas cargas foi fundamental para o dimensionamento da demanda macro do terminal Tecno Santos 10.

Carga Containerizada

16.2. O Complexo Portuário de Santos desempenha um papel fundamental na movimentação de cargas containerizadas no Cluster de São Paulo.

16.3. O Complexo Portuário de Santos tem projeções de movimentação portuária detalhadas no Plano Mestre de 2019 e no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) de julho de 2020. Estes documentos fornecem as informações mais recentes e precisas sobre a demanda futura, incluindo as projeções de crescimento para o Tecno Santos 10.

16.4. Especificamente, o Plano Mestre de 2019 prevê um crescimento anual de **2%** na movimentação de contêineres entre 2026 e 2050. Essa taxa de crescimento demonstra a importância estratégica do porto e a necessidade de investimentos contínuos em sua infraestrutura e capacidade operacional.

Tabela 3 - Projeção de Demanda para Contêineres no Complexo Portuário de Santos.

Taxas de Crescimento Plano Mestre de Santos – Cenário Tendencial	Contêineres
Contêiner 2020-2025	2,40%
Contêiner 2025-2030	2,12%
Contêiner 2030-2035	2,14%
Contêiner 2035-2040	2,05%
Contêiner 2040-2045	2,12%
Contêiner 2045-2050	2,00%
Contêiner 2050-2055	1,83%
Contêiner 2055-2060	1,67%
Contêiner 2026-2050	2,00%

Fonte: EVTEA desenvolvido pela Infra S.A.

16.5. O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos - PDZ (julho/2020) estima que a demanda para cargas containerizadas no cenário tendencial crescerá a uma taxa de 3% ao ano até 2040.

16.6. Nesse sentido, verifica-se um alinhamento entre as projeções de demanda para cargas containerizadas entre o Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019) e o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos - PDZ (julho/2020).

16.7. Assim, foram consideradas as projeções de demanda do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos - PDZ (julho/2020) para estimar a demanda macro no cenário tendencial, tendo em vista que retratam expectativas mais recentes e acuradas.

16.8. A projeção do cenário tendencial para as cargas containerizadas considera uma taxa de crescimento anual de 3%. Já os cenários otimista e pessimista baseiam-se nas projeções do Plano Mestre de Santos (2019), com taxas de crescimento anual de 3,2% e 2,75%, respectivamente. O cenário otimista representa um acréscimo de 7,7% sobre a taxa tendencial, enquanto o pessimista indica uma redução de 8,3%.

16.9. O horizonte contratual do estudo é de 25 anos (2026-2050), período considerado suficiente para amortizar os investimentos e garantir retorno adequado aos investidores. A projeção de demanda macro acompanha esse mesmo período.

16.10. A tabela a seguir apresenta as projeções da demanda macro para carga containerizadas no Complexo Portuário de Santos.

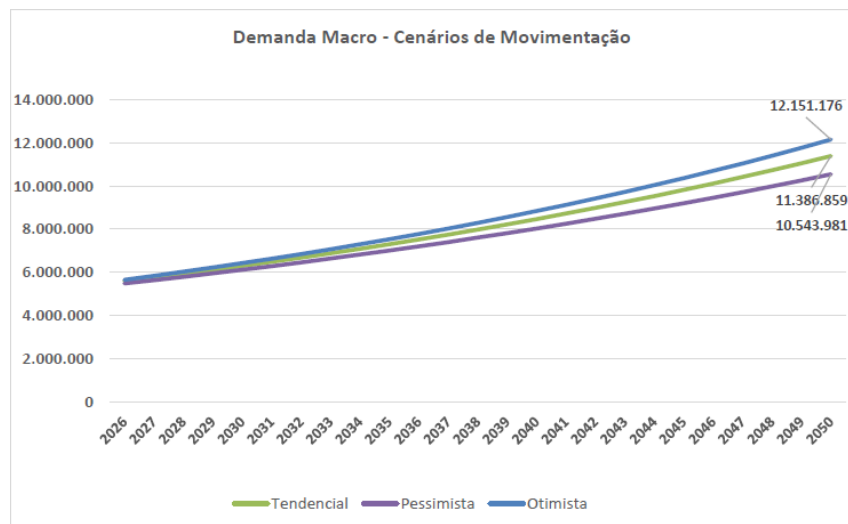
Tabela 4 - Cenários de movimentações portuárias de cargas containerizadas para o Complexo Portuário de Santos.

DEMANDA MACRO			
Complexo Portuário de Santos			
Contêineres (TEU)			
CENÁRIOS DE MOVIMENTAÇÕES			
ANO	Tendencial	Pessimista	Otimista
2026	5.601.580	5.497.171	5.664.676
2027	5.769.627	5.648.398	5.847.702
2028	5.942.716	5.803.785	6.036.641
2029	6.120.998	5.963.447	6.231.685
2030	6.304.627	6.127.502	6.433.031
2031	6.493.766	6.296.069	6.640.882
2032	6.688.579	6.469.274	6.855.449
2033	6.889.237	6.647.244	7.076.948
2034	7.095.914	6.830.110	7.305.604
2035	7.308.791	7.018.006	7.541.649
2036	7.528.055	7.211.071	7.785.319
2037	7.753.897	7.409.448	8.036.863
2038	7.986.513	7.613.282	8.296.534
2039	8.226.109	7.822.723	8.564.595
2040	8.472.892	8.037.926	8.841.317
2041	8.727.079	8.259.050	9.126.980
2042	8.988.891	8.486.256	9.421.873
2043	9.258.558	8.719.713	9.726.293
2044	9.536.315	8.959.592	10.040.550
2045	9.822.404	9.206.071	10.364.960
2046	10.117.076	9.459.330	10.699.852
2047	10.420.589	9.719.556	11.045.564
2048	10.733.206	9.986.941	11.402.446
2049	11.055.202	10.261.682	11.770.859
2050	11.386.859	10.543.981	12.151.176

Fonte: EVTEA desenvolvido pela Infra S.A.

16.11. O gráfico a seguir reflete os dados das projeções de demanda macro.

Figura 3 - Cenários de movimentações de contêineres para o Complexo Portuário de Santos (TEU).



Fonte: EVTEA Infra S.A.

Carga Geral

16.12. O Complexo Portuário de Santos movimentou, em média, 201.061 toneladas de carga geral por ano entre 2020 e 2023, sendo que o terminal da Ecoporto participou com 15,30% do total movimentado no período. Considerando essa tendência, projeta-se que a movimentação de carga geral no porto se mantenha nesse patamar até 2034, quando o Terminal **Tecon Santos 10** inicia sua operação com capacidade plena.

16.13. A partir de 2035, prevê-se uma redução gradual da movimentação de carga geral no **Tecon Santos 10**, até a sua completa desativação em 2038. Essa redução será aplicada anualmente através de um fator redutor.

16.14. Para fins de planejamento, os cenários otimista e pessimista de demanda de carga geral foram considerados iguais à tendência. Isso se justifica pela natureza transitória da movimentação de carga geral no futuro terminal **Tecon Santos 10**.

16.15. A tabela a seguir consolida as projeções de demanda macro de carga geral, os quais serão utilizados para projetar a demanda micro.

Tabela 5 - Cenários de movimentações portuárias de carga geral para o Complexo Portuário de Santos.

Complexo Portuário de Santos			
Carga Geral em toneladas			
CENÁRIOS DE MOVIMENTAÇÕES			
ANO	Tendencial	Pessimista	Otimista
2026	-	-	-
2027	201.061	201.061	201.061
2028	201.061	201.061	201.061
2029	201.061	201.061	201.061
2030	201.061	201.061	201.061
2031	201.061	201.061	201.061
2032	201.061	201.061	201.061
2033	201.061	201.061	201.061
2034	201.061	201.061	201.061
2035	201.061	201.061	201.061
2036	201.061	201.061	201.061
2037	201.061	201.061	201.061
2038	201.061	201.061	201.061

Fonte: EVTEA desenvolvido pela Infra S.A.

16.16. A partir das projeções da demanda macro, a demanda micro para o terminal considera a distribuição do volume total entre os terminais do Complexo Portuário de Santos que movimentam carga containerizadas e carga geral.

17. CONSTRUÇÃO DO MODELO DE DEMANDA MICRO

17.1. A estimativa da demanda portuária para o terminal **Tecon Santos 10** foi elaborada a partir da análise da dinâmica competitiva do Complexo Portuário de Santos, considerando a capacidade presente e futura das instalações na região de influência. Esse processo visou determinar a demanda potencial dos produtos a serem movimentados.

17.2. A definição da demanda micro para o terminal está atrelada à estimativa de participação de mercado (*market share*) ao longo do horizonte contratual, que, por sua vez, é definida com base na divisão de capacidades (*capacity share*). A premissa fundamental é a convergência entre *market share* e *capacity share* no médio/longo prazo.

Carga Containerizada

17.3. Para estimar a demanda micro, foram consideradas as capacidades instaladas e planejadas. Consideram-se em termos de capacidades as infraestruturas de armazenagem, berços de atracação e expedição. Assim, foram definidas as seguintes informações e premissas para a carga containerizada a ser movimentada no terminal **Tecon Santos 10**:

- Estimativa de giro médio de estoque;

- Tempo de Permanência do Contêiner no terminal em dias;
- Capacidades estáticas estimadas das instalações futuras;
- Capacidades estáticas das instalações em operação;
- Capacidade aquaviária estimada das instalações existentes; e
- Capacidade aquaviária estimada das instalações futuras.

17.4. O giro de estoque nos terminais de contêineres do Complexo Portuário de Santos (2019-2023) foi avaliado a partir da relação entre a movimentação de contêineres e a capacidade estática declarada de cada terminal. Essa métrica indica a eficiência na utilização da área do pátio, revelando quantas vezes, em média, o estoque de contêineres foi renovado durante o período.

17.5. Para complementar a análise, estimou-se o tempo médio de permanência dos contêineres nos terminais. Esse cálculo foi realizado a partir da relação inversa entre o giro de estoque e os dias do ano civil (365 dias), considerando um cenário ideal de aproveitamento do pátio.

Tabela 6 – Histórico de Movimentação e Giro de Contêineres no Complexo Portuário de Santos.

Instalação					
Santos Brasil	2019	2020	2021	2022	2023
Movimentação	1.681.258	1.534.567	1.919.931	1.960.719	1.817.212
Ground Slot	8.080	8.080	8.080	8.080	10.664
Altura da Pilha	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0
Capacidade Estática	48.480	48.480	48.480	48.480	63.984
Taxa de Ocupação	80%	80%	80%	80%	80%
Giro	43,35	39,57	49,50	50,55	35,50
Tempo de Permanência	8,42	9,22	7,37	7,22	10,28
BTP - Brasil terminais Portuários	2019	2020	2021	2022	2023
Movimentação	1.632.052	1.777.086	1.954.033	1.931.807	1.867.452
Ground Slot	6.900	6.900	6.900	6.900	6.900
Altura da Pilha	5	5	5	5	5
Capacidade Estática	34.500	34.500	34.500	34.500	34.500
Taxa de Ocupação	87%	87%	87%	87%	87%
Giro	54,37	59,21	65,10	64,36	62,22
Tempo de Permanência	6,71	6,16	5,61	5,67	5,87
DP World	2019	2020	2021	2022	2023
Movimentação	715.160	893.250	918.396	1.054.003	1.052.745
Ground Slot	5.722	5.722	5.722	5.722	5.722
Altura da Pilha	6	6	6	6	6
Capacidade Estática	28.610	28.610	28.610	28.610	28.610
Taxa de Ocupação	80%	80%	80%	80%	80%
Giro	31,25	39,03	40,13	46,05	46,00
Tempo de Permanência	11,68	9,35	9,10	7,93	7,94
Giro Médio Ponderado Terminais	45,67	47,75	54,07	54,99	48,36

Fonte: EVTEA Infra S.A.

17.6. A A redução do tempo de permanência dos contêineres nos terminais do Complexo Portuário de Santos configura-se como um importante indicador de ganho de eficiência, impactando diretamente na gestão da área de armazenagem e permitindo um aumento do giro de estoque. Nesse sentido, a análise da tabela 6 demonstra uma tendência de redução dos tempos médios de permanência nos principais terminais de contêineres do Porto de Santos.

17.7. Com base nos resultados de Estudo sobre Tempos de Liberação de Mercadorias (2020), realizado pela Receita Federal em conjunto com a Organização Mundial das Aduanas, foi possível estimar o tempo de permanência e o giro de estoque para o Tecon Santos 10. Esse estudo apontou potencial para redução do tempo de permanência das cargas importadas. Utilizando como referência o Terminal BTP, foi possível estimar o tempo de permanência e o giro de estoque para o Tecon Santos 10, considerando uma redução de 10% no tempo médio observado no período de 2021 a 2023.

Tabela 7 – Evolução do tempo de permanência durante o período contratual.

Melhor tempo de Permanência (BTP) entre 2021 e 2023	5,71
Melhor Tempo de Permanência com redução de 10%	5,14

Fonte: EVTEA Infra S.A.

17.8. Para projetar a participação de mercado do novo terminal Tecon Santos 10, foram consideradas as capacidades de armazenagem, atracação e expedição do Complexo Portuário de Santos, utilizando-se dados como número de berços, tempo de berço alocado, capacidade dos equipamentos e investimentos previstos pelos arrendatários. O sistema aquaviário foi identificado como um fator limitante, impactando diretamente na capacidade de movimentação de cargas do complexo. Dessa forma, a projeção da participação de mercado foi calculada a partir das capacidades dos terminais BTP, Santos Brasil, DP World e Tecon Santos 10, considerando as restrições impostas pelo sistema aquaviário.

Tabela 8 - Participação de mercado dos terminais de cargas containerizadas que compõem o Complexo Portuário de Santos.

ANO	Terminal BTP		Terminal Santos Brasil		Terminal DPW		Tecon Santos 10	
	Capacidade Dinâmica Aquaviária (TEU)	(%)	Capacidade Aquaviária Dinâmica (TEU)	(%)	Capacidade Aquaviária Dinâmica (TEU)	(%)	Capacidade Aquaviária Dinâmica (TEU)	(%)
2027	2.420.000	37,23%	2.420.000	37,23%	1.360.000	20,92%	300.000	4,62%
2028	2.420.000	37,23%	2.420.000	37,23%	1.360.000	20,92%	300.000	4,62%
2029	2.420.000	37,23%	2.420.000	37,23%	1.360.000	20,92%	300.000	4,62%
2030	2.420.000	31,84%	2.420.000	31,84%	1.360.000	17,89%	1.400.000	18,42%
2031	2.420.000	31,84%	2.420.000	31,84%	1.360.000	17,89%	1.400.000	18,42%
2032	2.420.000	28,14%	2.420.000	28,14%	1.360.000	15,81%	2.400.000	27,91%
2033	2.420.000	28,14%	2.420.000	28,14%	1.360.000	15,81%	2.400.000	27,91%
2034 - 2060	2.700.000	25,94%	2.700.000	25,94%	1.510.000	14,51%	3.500.000	33,62%

Fonte: EVTEA Infra S.A.

Carga Geral

17.9. Para estimar a demanda micro para carga geral no terminal **Tecon Santos 10** foram consideradas as seguintes premissas:

- Manutenção da operação existente de carga geral (Ecoporto) até o primeiro ano de operação com capacidade plena do Terminal **Tecon Santos 10**, ou seja, entre 2027 e 2034;
- Participação de mercado de 15,30% entre 2027 e 2034; e
- Aplicação do fator redutor anualmente entre 2035 e 2038.

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

Tabela 9 - Demanda Micro Carga Geral para o Terminal Tecon Santos 10 em toneladas.

Demanda Tendencial	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
Demanda Tendencial Macro (kt)	-	201	201	201	201	201	201	201	201	201	201	201	201
Demanda Tendencial Micro (kt)	-	30,7	30,7	30,7	30,7	30,7	30,7	30,7	30,7	19,7	1,3	0,5	0,2

Fonte: EVTEA Infra S.A.

17.11. A tabela a seguir apresenta os dados de projeção de demanda para o Terminal Tecon Santos 10 em diferentes cenários, de acordo com as premissas adotadas.

Tabela 10 - Demanda micro em cenários para o Terminal TECON Santos 10 para o mercado de cargas containerizadas (TEU) e Carga Geral (tonelada).

Fonte: EVTEA Infra S.A.

18. FUNDAMENTAÇÃO DA POLÍTICA TARIFÁRIA E VALORES EMPREGADOS

18.1. Existe um enorme interesse público para que os Portos operem com eficiência e segurança e que os serviços sejam prestados de forma competitiva e ajudem no desenvolvimento econômico regional e nacional, considerando seu papel vital no comércio internacional.

18.2. A identificação da necessidade de regulação econômica ou a sua aplicação adequada, variando conforme o ambiente competitivo, é o desafio que se impõe aos agentes regulatórios. Os objetivos da regulação econômica incluem: garantir eficiência, atender à demanda – estimulando investimentos, proteger os usuários contra práticas monopolísticas e outros abusos dos operadores, promover ou proteger a competição e prevenir contra a discriminação de preços.

18.3. A referência que melhor consolida essa experiência, mesclando-a com a teoria de forma sólida e que é utilizada mundialmente como documento base no planejamento portuário, é o *Port Reform Toolkit*, publicado pelo Banco Mundial e atualmente em sua segunda edição. Trata-se de um documento robusto, com oito módulos que abordam diferentes assuntos relacionados a reformas institucionais e regulatórias portuárias: <http://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/library/port-reform-toolkit-ppiaf-world-bank-2nd-edition>. Particularmente, o Módulo 6 deste documento, intitulado *Port Regulation: Overseeing the Economic Public Interest in Ports*, foi também utilizado pelo Poder Concedente como insumo para nortear sua política tarifária.

18.4. Serão pontuadas as questões regulatórias a serem consideradas na formulação da estratégia de arrendamentos portuários, apresentados os mecanismos estratégicos para aumentar a competitividade portuária – estruturais e regulatórios – e analisado o custo-benefício de suas aplicações.

18.5. A política tarifária para o Terminal em questão foi inspirada na prática do Setor Portuário internacional e está em conformidade com as recomendações do Banco Mundial.

18.6. Sabe-se que um dos principais mecanismos para reduzir os preços e aumentar eficiência é através do estímulo ao aumento da concorrência. Sempre que há demanda e áreas de expansão disponíveis, recomenda-se a Licitação de novas estruturas, o aumento da capacidade das áreas existentes (ganhos de produtividade) e melhorias estruturais que ampliem o dinamismo do Porto.

18.7. É nesse contexto que se insere o **Tecon Santos 10**.

19. JUSTIFICATIVA DOS PREÇOS E TARIFAS UTILIZADOS NO TERMINAL E SUA FUNDAMENTAÇÃO

19.1. Este item atende particularmente à determinação 9.1.3 do TCU, no Acórdão nº 1.077/2015, no que se refere à alteração do item 9.1.13 do Acórdão nº 3.661/2013, conforme transcrição abaixo:

9.1.3. alterar os subitens 9.1.13, 9.1.14, 9.1.15 e 9.1.17 da deliberação recorrida, para que passem a vigorar com a seguinte redação: [...] (...) 9.1.13. justificação dos preços e tarifas utilizados nos estudos de viabilidade e fundamentação, de maneira consistente, da metodologia de coleta dos preços e tarifas utilizados na alimentação dos fluxos de caixa.

19.2. A subseção a seguir suporta as premissas e valor do preço a ser praticado pela empresa arrendatária, conforme considerado no estudo de viabilidade do Terminal **Tecon Santos 10**.

• **Composição da receita média unitária Geral**

19.3. As estimativas de preços para os serviços portuários visam remunerar adequadamente as operações realizadas, com ênfase no recebimento, na armazenagem e na expedição da carga no terminal.

19.4. No contexto dos estudos de viabilidade, os preços servem como referência fundamental, utilizados como variável de entrada para quantificar as receitas e o valor total do empreendimento.

19.5. O nível de preços definitivo, que será praticado ao longo do Contrato, será estabelecido livremente pelo vencedor da licitação, após análise dos custos e da dinâmica do mercado.

19.6. A Receita Média Unitária da movimentação portuária tem como objetivo remunerar o conjunto de serviços prestados pelo terminal portuário, que abrangem desde as operações essenciais de carregamento, descarregamento e remoção de mercadorias das embarcações, até a armazenagem da carga e a prestação de serviços relacionados às atividades portuárias, sejam eles requisitados sob demanda ou acessórios.

Carga Containerizada

19.7. Para a determinação da Receita Média Unitária do Tecon Santos 10, foi empregada metodologia que se fundamentou na análise das demonstrações financeiras de 2014 a 2023 de três terminais de contêineres que atuam no Complexo Portuário de Santos, a saber: Santos Brasil, Brasil Terminais Portuários (BTP) e DP World. A análise observou as seguintes premissas:

- Mercado Regionalizado: a análise focou nos terminais do Complexo de Santos, considerando a dinâmica competitiva e as características operacionais de um porto concentrador de cargas.
- Período de 10 anos: foram analisadas as demonstrações financeiras entre 2014 e 2023 para mitigar oscilações de mercado e equalizar os efeitos de sobre e sub-oferta de capacidade.
- Receita Bruta: obtida a partir da Demonstração de Resultado (DRE) das empresas Santos Brasil, Brasil Terminais Portuários – BTP e DP Word.
- DP World (2015-2019): a análise para este terminal limitou-se ao período de 2015 a 2019, devido à movimentação significativa de carga de celulose a partir de 2020, cujos dados não são segregados nas demonstrações financeiras.
- Movimentação de Carga: os dados de movimentação de contêineres foram extraídos das demonstrações financeiras das empresas e do Anuário Estatístico da Autoridade Portuária de Santos.
- Cálculo da Receita Média Unitária: a receita unitária foi calculada pela razão entre a receita bruta dos terminais e a movimentação de carga containerizada.
- Atualização dos Valores: todos os valores foram atualizados pelo IPCA/IBGE, com data base de julho de 2024.

Tabela 11 - Receita Média Unitária por TEU com base nas Demonstrações Financeiras entre 2014 e 2023.

Complexo Portuário de Santos	Receita Média por TEU
Santos Brasil	713,07
BTP	930,08
DP World	645,18
Média	762,78
Desvio Padrão	148,81
Limite Superior 1.5	985,99
Limite Inferior 1.5	539,57

Fonte: EVTEA Infra S.A.

19.8. Com base nessas premissas, definiu-se o preço por unidade/TEU para cada terminal. A Receita Média Unitária do Tecon Santos 10 foi então calculada a partir dos preços por TEU dos terminais analisados, resultando no valor de R\$ 762,78. Esse valor será um dos parâmetros utilizados na modelagem econômico-financeira do projeto.

Carga Geral

19.9. O estudo de mercado contempla a movimentação de carga de projeto para o terminal Tecon Santos 10 entre 2027 e 2038. Para estimar a receita média unitária do terminal **Tecon Santos 10** para carga geral, foram consultadas tabelas de preços disponibilizadas por terminais que movimentam cargas gerais, com destaque para carga de projeto em operação. O preço médio identificado, considerando os serviços de **armazenagem e movimentação** para o grupo de terminais, é de R\$ 132,23 por tonelada.

19.10. No entanto, é importante ressaltar que este valor representa um preço máximo, sujeito a descontos negociados com cada cliente, de acordo com o volume movimentado e a forma de pagamento pelos serviços. Em média, estima-se um desconto de 20% sobre os preços de balcão, resultando em um valor final de R\$ 105,78 por tonelada.

19.11. Após análise estatística dos preços, o valor final da receita média unitária para o terminal **Tecon Santos 10** para carga geral foi determinado em **R\$ 107,88** por tonelada. A tabela abaixo sintetiza as informações coletadas em terminais portuários que movimentam grãos sólidos vegetais com data base em março de 2024.

Tabela 12 - Preço para movimentação e armazenagem de carga de projeto em terminais portuários (em R\$/t) em março/2024.

Produto Carga de Projeto	Tonelada/ Reais	TVV	Intermarítima, Salvador	Ecoporto	Multiterminais	Enseada Naval
Preço Tabela		308,45	155,00	114,69	54,41	28,58
Preço Tabela c/20%		246,76	124,00	91,75	43,53	22,86
Média	132,23					
Média c/ 20%	105,78					
Desvio Padrão	88,25					
1/2 Desvio Padrão	44,13					
(-1/2 Desvio Padrão)	61,65					
(+1/2 Desvio Padrão)	149,91					
Média Ajustada	107,88					

Fonte: EVTEA Infra S.A.

20. JUSTIFICATIVAS EM RELAÇÃO AO NÃO ESTABELECIMENTO DE "PREÇO TETO"

20.1. Para a abordagem do presente tema, far-se-á uso da argumentação utilizada no pedido de reexame protocolado pelo Governo Federal junto ao TCU, em resposta às determinações 9.1.14 e 9.1.17 do Acórdão nº 3.661/2013 - Plenário.

20.2. Entende-se que ao Poder Concedente e/ou à Agência Reguladora cabe o estabelecimento de um teto tarifário somente quando os Estudos de Viabilidade, Técnica, Econômica e Ambiental apontarem para a existência de ambiente concorrencial imperfeito, em que as firmas apresentem forte poder mercado e a Agência Reguladora possa vislumbrar dificuldades em coibir abusos e garantir a modicidade tarifária.

20.3. Em outras palavras, o teto tarifário somente será utilizado quando a modicidade tarifária não puder ser garantida apenas com o estímulo à concorrência e ao aumento da oferta.

20.4. Também é de importante ser evidenciado que a definição de tarifas-teto para terminais portuários, notadamente nos casos em que se vislumbra uma dinâmica concorrencial, é tarefa em que o Poder Público necessariamente incorre em riscos de desvirtuamento dos mercados. Não pode ser descartada a hipótese de assimetria de informação entre o Poder Público e as empresas pertencentes aos diversos segmentos de mercado envolvidos na cadeia logística portuária.

20.5. Essa assimetria pode levar a duas situações distintas, mas igualmente danosas, para os objetivos das políticas setoriais: a) a adoção de tarifas-teto mais altas do que as realmente necessárias – essa situação poderia estimular o prestador de serviço a elevar seus valores de tarifas efetivamente praticadas, pois ele teria o "respaldo" por parte do poder público; ou b) a fixação de tarifas-teto em patamares muito baixos – tal hipótese poderia levar a situações em que nem mesmo os custos existentes para o prestador do serviços fossem devidamente remunerados.

20.6. Retomando o processo necessário para a adequada definição de tarifas, destaca-se que tal metodologia envolve, em regra, o cumprimento de três etapas por parte do Poder Concedente:

- definição das cestas de serviços a serem prestados pelos Terminais;
- valoração de cada um dos serviços; e
- definição do comportamento das duas variáveis anteriores ao longo do tempo.

20.8. Sendo assim, resta claro que apenas quando há certa padronização entre os serviços ofertados e a demanda dos usuários é que, validamente, pode se pensar na possibilidade de estipulação de um teto tarifário.

20.10. A estipulação de um teto tarifário único para todos os serviços seria ineficaz se houvesse grande variedade entre eles. Isso porque a multiplicidade de serviços geraria valores distintos, inviabilizando a regulação tarifária e abrindo espaço para a precificação individualizada, o que contraria a lógica da regulação econômica.

20.12. Em tal contexto, mercados de produto heterogêneo, as distorções alocativas geradas pela iniciativa do Poder Público em estabelecer por imposição os preços de um prestador de serviço podem ser extremamente danosas ao mercado: serviços com preço defasado teriam tendência a deixar de serem prestados, fazendo com que terminais passassem a se especializar em um determinado tipo de serviço, para os quais sua tarifa fosse mais confortável, deixando de ofertar os demais, gerando desabastecimento.

20.14. A história econômica brasileira é marcada por tentativas de controlar os preços de produtos e serviços não homogêneos. No entanto, essa prática gera graves consequências para o abastecimento e a estabilidade monetária do país.

20.15. Além disso, o controle de preços nesse tipo de cenário é extremamente complexo e ineficiente, pois exige análise individualizada de cada caso, abrindo brechas para assimetria de informação e manipulação da regulação em favor do regulado. Isso, por sua vez, desestimula a oferta de serviços de qualidade e prejudica o consumidor, que não tem acesso a informações claras para comparar preços e tomar decisões conscientes.

20.16. Para a situação do terminal objeto deste Ato Justificatório, observadas as diretrizes relacionadas a questão concorrencial, não se julgou necessário estabelecer preço teto nesse empreendimento.

20.17. Desse modo, a futura Arrendatária ficará livre para praticar o preço com base nas condições concorrenciais do mercado. Contudo, cumpre notar que todos os contratos preveem o monitoramento das tarifas pela Antaq, através de relatórios frequentes da Arrendatária, medida essa alinhada com as responsabilidades legais da Agência, bem como cláusulas que possibilitam eventual implementação de medidas regulatórias.

21. DEFINIÇÃO DE PARÂMETROS DE DESEMPENHO

21.1. As justificativas para a formulação de parâmetros de desempenho para os Terminais do Programa de Arrendamentos, especialmente no que diz respeito às áreas do Bloco I (Portos de Santos e Pará), foram apresentadas na Nota Técnica Regulação de Nível de Serviço, apresentada ao Tribunal de Contas da União em resposta à determinação 9.1.19 do Acórdão nº 3661/2013.

21.2. O desempenho operacional do **Tecon Santos 10** foi mensurado pelos seguintes aspectos: a) consignação média; b) prancha

média; c) taxa de ocupação de berço; e d) nível de serviço.

Carga Containerizada

• Consignação média

21.3. O indicador "consignação média" mede a quantidade de carga que cada navio navio carrega ou descarrega durante sua estadia no porto. A tabela a seguir mostra os dados históricos da consignação média em unidades dos porta-contêineres que aportaram no Complexo Portuário de Santos entre os anos de 2020 e 2024 (até setembro).

Tabela 13 - Histórico de consignação média (unidades), período 2020 – 2024.

CONTÊINERES-SANTOS	2020	2021	2022	2023	2024
Porto Organizado	1215	1321	1231	1175	1.268
DP World	853	977	1.004	899	1.072

Fonte: EVTEA Infra S.A.

21.4. A projeção da consignação média para o horizonte contratual do arrendamento foi definida em 1.968 contêineres por atracação a partir de 2034. Essa projeção considerou o histórico de consignação média dos terminais de contêineres do Porto de Santos entre 2010 e 2023, extraído do Anuário Estatístico Aquaviário da ANTAQ, e o impacto do aumento do calado operacional nesse período.

21.5. Observou-se um crescimento médio de 1,38% na consignação após o aumento do calado para 13,2m em 2013. Com base na consignação média de 1.425 contêineres por navio do Terminal Santos Brasil em 2021 e 2023, e aplicando a taxa de crescimento, chegou-se à projeção de 1.968 contêineres por atracação. A escolha do Terminal Santos Brasil como referência se deve à sua representatividade na movimentação de contêineres no período analisado.

• Prancha média

21.6. A Prancha Média considera o volume de carga movimentado no berço por período, medido, geralmente, em unidades/hora. Distingue-se entre Prancha Média Operacional (considera apenas o tempo de operação) e Prancha Média Geral (considera todo o tempo atracado).

21.7. A tabela a seguir mostra os dados de produtividade de carga containerizada, em unidades/hora, no Complexo Portuário de Santos, dividido em Operacional e Geral, para o período de 2020 a 2024 (até setembro).

Tabela 14 - Prancha Média no período 2020 – 2024 (unidades).

CONTÊINERES-SANTOS	2020	2021	2022	2023	2024
Porto – Prancha Geral	52	50	48	45	48
Porto – Prancha Operacional	75	65	65	63	66
DPW – Prancha Geral	44	45	41	39	37
DPW – Prancha Operacional	65	60	55	51	45

Fonte: EVTEA Infra S.A.

21.8. O cálculo da prancha média geral para a fase definitiva do projeto, estimada em 87 unidades por hora, considerou os seguintes parâmetros: uma consignação média futura de 1.968 unidades por navio para o ano de 2034; um tempo não operacional de 4,7 horas por atracação, incluindo o tempo médio para início da operação e para desatracar; e uma prancha operacional média por berço de 113 unidades por hora, resultante da média entre 3 berços com prancha operacional de 130 unidades por hora e 1 berço com 65 unidades por hora. Visando atender à movimentação prevista de 3,6 milhões de TEUs por ano, o dimensionamento do sistema terrestre foi ampliado, com a adição de um *gate in* para 10 unidades.

• Taxa de ocupação de berço

21.9. É importante destacar que, apesar da nova configuração do Terminal Tecon Santos 10, utilizando os berços CS 01, CS 02, CS 03 e CS 04, a vocação atual dessa área é voltada para a movimentação de granéis vegetais, carga geral e outros produtos. Diante disso, para fins de análise, foram utilizadas como referência as taxas de ocupação de outros terminais do Complexo Portuário de Santos que operam com cargas similares. No período entre 2020 e 2024 (até setembro), as taxas de ocupação observadas foram:

Tabela 15 - Taxa de ocupação berços de contêineres no Complexo Portuário de Santos

CONTÊINERES-SANTOS	2020	2021	2022	2023	2024
BTP 1	72%	77%	68%	77%	32%
BTP 2	72%	78%	73%	76%	82%
BTP 3	71%	77%	67%	70%	72%
Tecon 1	40%	48%	58%	59%	75%
Tecon 2	62%	70%	69%	65%	88%
Tecon 3	60%	69%	66%	67%	79%
DPW B1	52%	61%	68%	73%	89%
DPW B2	57%	62%	72%	76%	86%

Fonte: EVTEA Infra S.A.

21.10. Na taxa de ocupação dos berços, fator de ocupação, o tempo aceitável depende do número de berços disponível e da média permitida entre o tempo de espera e o tempo médio de serviço das embarcações (0,10). Para determinação do fator de ocupação do berço, a premissa adotada foi de que o novo terminal a ser concedido será um terminal especializado, com disponibilidade de quatro berços, o que determina um fator de ocupação de 70%.

• 21.11. Nível de serviço

21.12. O nível de serviço ao navio define a relação do tempo de espera em relação ao tempo de atendimento. De acordo com UNCTAD, o nível de serviço ideal para qualquer tipo de carga é de 30%. Níveis maiores podem indicar pagamento de sobrestadia de navios (*demurrage*), enquanto níveis menores representa ociosidade da infraestrutura. Níveis acima de 100% indicam que o tempo de espera do navio é maior que o tempo de operação.

21.13. A seguir, os níveis de serviço observados entre 2020 e 2024 (até setembro) nos berços da BTP, Santos Brasil e DP World:

Tabela 16 - Histórico de nível de serviço ao navio, período 2020 – 2024.

CONTÊINERES-SANTOS	2020	2021	2022	2023	2024
BTP 1	53,0%	59,2%	55,5%	69,7%	163,3%
BTP 2	57,2%	51,6%	51,3%	58,5%	187,5%
BTP 3	61,9%	55,0%	57,0%	65,5%	174,7%
Tecon 1	52,7%	39,4%	101,1%	43,1%	129,8%
Tecon 2	40,6%	49,7%	50,8%	40,5%	109,7%
Tecon 3	32,0%	40,5%	75,0%	48,0%	107,0%
DPW B1	52,5%	64,2%	76,0%	106,2%	195,6%
DPW B2	45,2%	55,1%	89,9%	108,4%	203,7%

Fonte: EVTEA Infra S.A.

Carga Geral

- Consignação média

21.14. A tabela a seguir mostra os dados históricos da consignação média em toneladas/embarcação dos navios que aportaram no Complexo Portuário de Santos entre os anos de 2020 e 2024 (até setembro).

Tabela 17 - Histórico de consignação média, período 2020 – 2024.

CARGA GERAL	2020	2021	2022	2023	2024
VALONGO	955	1.634	1.228	985	650
CORTE	724	862	535	226	2.170
CAIS SABOÓ	748	539	314	778	811

Fonte: EVTEA Infra S.A.

- Prancha média

21.15. A Prancha Média considera o volume de carga movimentado no berço por período, medido, geralmente, em toneladas/hora. Distingue-se entre Prancha Média Operacional (considera apenas o tempo de operação) e Prancha Média Geral (considera todo o tempo atracado).

21.16. A tabela a seguir mostra os dados de produtividade de carga geral, em toneladas/hora, no Complexo Portuário de Santos, dividido em Operacional e Geral, para o período de 2020 a 2024 (até setembro).

Tabela 18 - Prancha Média no período 2020 – 2024.

CARGA GERAL	2020	2021	2022	2023	2024
VALONGO	29	85	24	19	18
CORTE	12	7	8	9	27
CAIS SABOÓ	18	12	11	15	16

Fonte: EVTEA Infra S.A.

21.17. A prancha média geral utilizada foi observada tendo como base o Anuário Estatístico da ANTAQ (média anual do período 2020-2023), resultando em uma média anual de 73 toneladas/hora para última fase do projeto.

- Taxa de ocupação de berço

21.18. No período entre 2020 e 2024 (até setembro), as taxas de ocupação para carga geral observadas foram:

Tabela 19 - Taxa de ocupação berços de contêineres no Complexo Portuário de Santos

CARGA GERAL	2020	2021	2022	2023	2024
VALONGO	4,9%	6,9%	12,7%	15,7%	12,9%
CORTE	5,7%	4,8%	11,3%	1,0%	5,1%
CAIS SABOÓ	11,4%	10,1%	12,4%	20,1%	17,3%

Fonte: EVTEA Infra S.A.

21.19. Para atender a demanda da carga geral e containerizada, apenas na última fase do empreendimento (fase 04, 2034-2038), foi estimado 0,6% de tempo de berço alocado para movimentação de Carga Geral, respeitando os 70% de taxa de ocupação do berço..

- Nível de serviço

21.20. A seguir, os níveis de serviço, para carga geral, observados entre 2020 e 2024 (até setembro):

Tabela 20 - Histórico de nível de serviço ao navio, período 2020 – 2024.

CARGA GERAL	2020	2021	2022	2023	2024
VALONGO	42,4%	33,8%	111,4%	267,4%	100,0%
CORTE	13,2%	6,4%	43,1%	271,2%	74,0%
CAIS SABOÓ	51,2%	17,4%	133,5%	74,0%	86,9%

Fonte: EVTEA Infra S.A.

22. DEFINIÇÃO DO ALPHA PARA CÁLCULO DA MOVIMENTAÇÃO MÍNIMA EXIGIDA - MME DO TERMINAL

22.1. A Movimentação Mínima Exigida (MME), indicador que define a quantidade mínima de carga a ser movimentada por via aquaviária, funciona como um mecanismo de compartilhamento de riscos entre o Poder Concedente e o arrendatário. Por meio de uma métrica pré-definida, a MME busca distribuir os riscos da operação de forma mais justa; incentivar a eficiência; e promover uma previsibilidade.

22.2. A métrica de movimentação aquaviária traz consigo premissas de capacidade estática e giro de estoque, sintetizando esses elementos em único indicador, facilmente mensurado.

Carga Containerizada

22.3. Para definição da MME a ser aplicada na área de arrendamento **Tecon Santos 10**, utilizou-se a movimentação histórica do terminal Santos Brasil – Teccon Santos, localizado no Complexo Portuário de Santos. Este parâmetro foi adotado, tendo em vista as seguintes premissas:

- A natureza da carga (carga em contêineres) não permite a pesquisa no sistema *ComexStat*;
- Os terminais DP World e Brasil Terminais Portuários iniciaram suas operações a partir do ano 2013, ou seja, o período não é adequado para a aplicação da metodologia do *Value at Risk* (V@R);
- O terminal Teccon Santos é representativo, visto que tem participação de mercado de **38,36% (2023)**.

22.4. Quanto à metodologia, em atendimento à recomendação exarada no Acórdão nº 1.750/2021 TCU - Plenário, utilizou-se a metodologia do *Value at Risk* (V@R) histórico para um grau de confiança de 95%. A seguir, apresentam-se os dados do anuário estatístico da Autoridade Portuária de Santos considerados para movimentação de contêineres do Teccon Santos entre 2023 e 2003.

Tabela 21 - Movimentação de Contêiner em Unidade entre 2023 e 2003.

Santos Brasil/Em Unidades				
2023	2018	2015	2007	2003
1.087.075	918.226	852.185	825.123	412.285

Fonte: EVTEA Infra S.A.

22.5. A partir desses dados calcula-se o *Value at Risk* (V@R) histórico para um grau de confiança de 95%. No caso do arrendamento **Tecon Santos 10**, chega-se a um V@R ponderado de **17,46%**. Assim, o valor da MME, para cada ano, é calculado como sendo $(1 - V@R)$, equivalente a **82,54%** aplicado sobre a demanda projetada.

22.6. Após identificar o redutor que definirá a MME, aplica-se o mesmo à série de projeção de demanda micro para o arrendamento portuário. De acordo com as premissas adotadas, a MME para área de arrendamento **Tecon Santos 10** está exposta na tabela a seguir.

Tabela 22 - Movimentação Mínima Exigida para Carga Containerizada na área Teccon Santos 10.

Ano	Micro Demanda Tendencial (TEU)	MME α (alpha) (TEU)
2026	0	0
2027	266.290	219.806
2028	274.279	226.400
2029	282.508	233.192
2030	1.161.379	958.643
2031	1.196.220	987.403
2032	1.866.580	1.540.742
2033	1.922.578	1.586.964
2034	2.385.754	1.969.286
2035	2.457.327	2.028.365
2036	2.531.046	2.089.215
2037	2.606.978	2.151.892
2038	2.685.187	2.216.449
2039	2.765.743	2.282.942
2040	2.848.715	2.351.430
2041	2.934.176	2.421.973
2042	3.022.202	2.494.633
2043	3.112.868	2.569.471
2044	3.206.254	2.646.556
2045	3.302.441	2.725.952
2046	3.401.515	2.807.731
2047	3.500.000	2.889.024
2048	3.500.000	2.889.024
2049	3.500.000	2.889.024
2050	3.500.000	2.889.024
Redutor (V@R)		17,46%

Carga Geral

22.7. A tabela a seguir mostra a movimentação mínima exigida para carga geral entre 2026 e 2038. Em função do volume mais baixo frente ao porte do terminal, vislumbra-se a oportunidade de se exigir MME de 100% da previsão da demanda micro prevista no cenário tendencial.

Tabela 23 - Movimentação Mínima Exigida para Carga Geral na área Tecon Santos 10.

Ano	Micro Demanda Tendencial (tonelada)	MME (tonelada)
2026	0	0
2027	30.683	30.683
2028	30.683	30.683
2029	30.683	30.683
2030	30.683	30.683
2031	30.683	30.683
2032	30.683	30.683
2033	30.683	30.683
2034	30.683	30.683
2035	19.729	19.729
2036	1.316	1.316
2037	460	460
2038	161	161

Fonte: EVTEA Infra S.A.

23. FORMA DE PAGAMENTO PELA EXPLORAÇÃO DO ARRENDAMENTO

• Terminais com Valor Presente Líquido positivo

23.1. Para os estudos do Programa de Arrendamentos Portuários optou-se por considerar, como forma de pagamento pela exploração do Terminal, parcelas variáveis e parcelas mensais fixas com valores pré-definidos no EVTEA.

23.2. A definição dos percentuais entre as parcelas fixas (50%) e variáveis (50%) foi definida por diretriz do Poder Concedente, assegurada no art. 16, inciso II, da [Lei nº 12.815, de 2013](#), buscando adequar os parâmetros de pagamentos pela exploração da área aos movimentos sazonais observados na economia brasileira.

23.3. Dessa forma, os valores de arrendamento portuário constituem receita da Autoridade Portuária decorrentes da exploração de área dentro do Porto Organizado, sendo uma obrigação financeira entre o futuro arrendatário e a autoridade portuária.

23.4. Já em relação ao valor excedente no Leilão (i.e., o ágio ofertado pelos interessados), a Autoridade Portuária receberá um valor ofertado pelo licitante pago em 6 parcelas, conforme será especificado no Edital, caracterizando a mais valia que o licitante verifica no Terminal.

24. DEFINIÇÃO DA TAXA INTERNA DE RETORNO REFERENCIAL EM 9,92%

24.1. Para a estipulação da Taxa Interna de Retorno (TIR), foi utilizado o conceito do custo médio ponderado de capital - *Weighted Average Cost of Capital* (WACC), conforme o [Acórdão nº 329-ANTAQ, de 30 de maio de 2022](#), que estabeleceu o valor da taxa de desconto em 9,92%.

25. CAPITAL SOCIAL MÍNIMO E ABERTURA DE SOCIEDADE DE PROPÓSITO ESPECÍFICO – SPE

25.1. Primeiramente, acerca da justificativa dos valores definidos como necessários para a composição do capital social, é salutar definir a importância que o capital social possui para o início das atividades de uma empresa.

25.2. Geralmente, no começo de suas atividades operacionais, as companhias ainda não detêm uma carteira de clientes suficientemente grande para cobrir os custos e despesas inerentes ao negócio. Nesse ponto, os investimentos dos proprietários, integralizados como Capital Social, são vitais para a manutenção e a efetivação das operações.

25.3. Tendo esse princípio como justificativa, a obrigatoriedade de que o Capital Social seja de, no mínimo, 20% do CAPEX ou o equivalente a 12 meses de aluguel, possui relação direta com esse princípio, pois permite que o futuro arrendamento portuário possa se estabilizar, notadamente nos primeiros anos de atividade.

25.4. Esse motivo, qual seja, a exigência de Capital Social mínimo e, consequentemente, de sua integralização parcial previamente à celebração do Contrato, torna-se ainda mais relevante e pertinente quando os serviços são estabelecidos através de políticas públicas, precedidos de licitação.

25.5. Isso porque a concretização da oferta de tais serviços, isto é, a efetiva capacidade de se colocar em operação, passa a fazer parte do planejamento do setor, inclusive sendo considerada em futuras tomadas de decisões acerca de outros empreendimentos.

25.6. Assim, entende-se como imprescindível a exigência de um Capital Social mínimo, conforme valores definidos (20% do CAPEX ou 12 meses de aluguel), bem como a sua parcial integralização anteriormente à celebração do Contrato (50% do Capital Social mínimo), e a integralização total até a assinatura do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos (TAP), de modo a não comprometer a saúde financeira do Contrato de Arrendamento. Principalmente nos primeiros anos de atividade, fato que vai ao encontro do interesse público.

25.7. No que se referem às regras de estabelecimento de SPE, deverá ser adotado o previsto na [Resolução ANTAQ nº 43, de 31 de março de 2021](#). Deverá ser exigida do licitante vencedor a constituição de SPE como condição prévia à celebração do Contrato. Ou, alternativamente, poderá ser constituída unidade operacional ou de negócios, quer como filial, sucursal ou assemelhada, procedendo com

sistema de escrituração descentralizada, contendo registros contábeis que permitam a identificação das transações de cada uma dessas unidades, nos termos da [Resolução ANTAQ nº 49, de 23 de julho de 2021](#), nas Normas Brasileiras de Contabilidade ITG 2000, aprovadas pela Resolução nº 1330/2011 do Conselho Federal de Contabilidade (CFC), em especial em seus itens 20 a 25, ou nas normas contábeis que as sucederem.

26. AUSÊNCIA DE PREVISÃO CONTRATUAL DE REVISÕES QUINQUENAIS

26.1. A previsão de revisão ordinária surgiu nas concessões rodoviárias, em que o regulador se debruça no Contrato para analisar os custos, a variação da demanda e consequentemente da receita, e os ganhos ou perdas de eficiência da concessionária. Como é cediço, a remuneração da concessionária ocorre por meio de tarifas definidas pelo Poder Concedente, sendo essa a única fonte de remuneração da concessionária. Por isso a importância da revisão ordinária para periodicamente se visitar o equilíbrio do Contrato.

26.2. Além disso, a obrigação de revisão de tarifas está prevista na Lei Geral de Concessões ([Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995](#)):

Art. 9º A tarifa do serviço público concedido será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação e preservada pelas regras de revisão previstas nesta Lei, no edital e no contrato.

[...] § 2º Os contratos poderão prever mecanismos de revisão das tarifas, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro.

§ 3º Ressalvados os impostos sobre a renda, a criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, quando comprovado seu impacto, implicará a revisão da tarifa, para mais ou para menos, conforme o caso.

[...] Art. 18. O Edital de licitação será elaborado pelo Poder Concedente, observados, no que couber, os critérios e as normas gerais da legislação própria sobre licitações e contratos e conterá, especialmente:

[...] VIII - os critérios de reajuste e revisão da tarifa;

[...] Art. 23. São cláusulas essenciais do contrato de concessão as relativas:

[...] IV - ao preço do serviço e aos critérios e procedimentos para o reajuste e a revisão das tarifas;

[...] Art. 29. Incumbe ao Poder Concedente:

[...] V - homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas na forma desta Lei, das normas pertinentes e do Contrato;

26.3. Percebe-se que o grande mote para a revisão do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão é a revisão tarifária, que pode ser majorada para dar sustentabilidade financeira à Concessão, ou minorada, de tal sorte a compartilhar com os usuários os ganhos de eficiência do concessionário.

26.4. A jurisprudência também vai pelo mesmo caminho, ou seja, alteradas as condições iniciais de tarifação do Contrato, é obrigatório o reequilíbrio contratual. Verifiquemos o julgado abaixo:

ADMINISTRATIVO. PROCESSUAL CIVIL. OMISSÃO. INEXISTÊNCIA. CONCESSÃO. RODOVIAS FEDERAIS. TRÁFEGO DE VEÍCULOS COM OS EIXOS SUSPENSOS. REDUÇÃO DA TARIFA DE PEDÁGIO. IMPOSSIBILIDADE. LEGITIMIDADE PASSIVA DA UNIÃO E DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES RECONHECIDA. PRECEDENTES.

[...] a jurisprudência desta Corte se firmou no sentido de que o número de eixos em uso não pode ser adotado como critério para a cobrança de tarifas de pedágio diferenciadas.

[...] A opção do usuário de suspender os eixos auxiliares quando da passagem pela praça de pedágio não pode alterar o critério objetivo de tarifação estabelecido pelo legislador e pelo administrador. Precedentes do STJ.

[...] Ressalta que a ausência de cobrança do eixo suspenso implica na quebra do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, o que determina a imediata revisão para maior da estrutura tarifária, prejudicando todos os usuários da rodovia. [...]

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. 2.a Turma. Recurso Especial n.º 1.144.584-RS. Relator: Ministra Eliana Calmon. Data do julgamento: 2 abr. 2013. DJe 9 abr. 2013. Disponível em: <<https://ww2.stj.jus.br/SCON/jurisprudencia>>. Acesso em: 27 de outubro de 2020.

26.5. Já no setor portuário, mais especificamente nos Contratos de Arrendamento, a remuneração na maioria das vezes ocorre por intermédio de preços livres. Além disso, essa não é a única fonte de remuneração da Arrendatária. Mesmo quando há definição de *price-cap*, é feito em parte dos serviços prestados e, como o nome mesmo já diz, trata-se de um teto onde a Arrendatária poderá, de acordo com a sua estratégia comercial, conceder descontos. Diferente das concessões, onde há um monopólio natural nos terminais portuários e, em sua maioria, há concorrência e os preços dos serviços prestados são definidos pelo mercado, sendo somente necessária a intervenção da Agência Reguladora em caso de abuso.

26.6. Então, de um lado temos a concessionária com sua remuneração fixada pelo Poder Concedente e de outro a Arrendatária com a sua remuneração livre definida ao sabor do mercado. Fica claro que a necessidade de revisão ordinária é para a manutenção da saúde financeira do concessionário ou até mesmo compartilhar algum ganho de eficiência com os usuários. Conforme leciona o Mestre Sérgio Guerra, o reequilíbrio se presta para manter a igualdade que o Poder Concedente e o concessionário estipularam na assinatura do contrato e que deve perdurar por todo vínculo sendo uma garantia da concessionária. Continua o professor: *"Aliás, se assim não fosse, especialmente levando-se em consideração os poderes reconhecidos no contrato administrativo à parte governamental, o Poder Público não encontraria contratantes"*.

26.7. Ainda nas lições de Sérgio Guerra, *"o concessionário se obriga a prestar o serviço, mediante a remuneração estipulada, e o concedente se obriga a respeitar, durante o prazo convencionado, a equação financeira do contrato, ou a correspondência entre os encargos do concessionário e a sua remuneração, nos termos do pacto firmado entre ambos"*.

26.8. Não se vislumbram, portanto, problemas de ordem prática que justifiquem a revisão ordinária dos Contratos de Arrendamento. Considera-se que tal prática poderia até trazer danos ao erário ao acabar compartilhando com a Arrendatária possíveis problemas de gestão dele, ou uma queda na demanda pelo uso do seu terminal. Lembrando que uma das premissas básicas do setor portuário é que o risco de demanda é alocado à Arrendatária.

26.9. Ademais, há o custo regulatório da revisão ordinária. Em outros setores, temos no máximo 30 (trinta) concessões e no setor portuário temos mais de 200 (duzentos) Contratos de Arrendamento e a revisitação desses de forma periódica seria extremamente penosa; senão impossível para a Antaq e o Poder Concedente.

26.10. Diante disso, vislumbra-se, apenas, a necessidade de reequilíbrio de forma extraordinária, para absorção, por uma das partes, de alguma álea também extraordinária. Como, por exemplo, a execução de investimentos não previstos na avença.

26.11. Note-se que o legislador quis diferenciar o Arrendamento da Concessão na [Lei nº 12.815, de 2013](#):

"Art. 1.º Esta Lei regula a exploração pela União, direta ou indiretamente, dos Portos e instalações portuárias e as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.

§ 1.º A exploração indireta do Porto Organizado e das instalações portuárias nele localizadas ocorrerá mediante Concessão e Arrendamento de bem público."

26.12. É princípio basilar da hermenêutica jurídica que a lei não contém palavras inúteis: *verba cum effectu sunt accipienda*. Ou seja, todas as palavras devem ser consideradas para a perfeita interpretação legislativa e, presente exemplo, fica clara a diferença da Concessão e Arrendamento, não podendo nem chamar esse segundo de um "tipo de subconcessão".

26.13. Inclusive, cumpre-se notar que na [Resolução ANTAQ nº 85, de 22 de agosto de 2022](#), que estabelece procedimentos para a elaboração e análise de estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos Contratos de Arrendamento de áreas e instalações portuárias nos portos organizados, não são previstas revisões ordinárias obrigatórias ao Contrato de Arrendamento, cabendo reequilíbrio contratual apenas a pedido da arrendatária ou do poder concedente.

26.14. Por todo o exposto, conclui-se pela desnecessidade de revisitação periódica dos Contratos de Arrendamento, sendo forçoso apenas a análise do equilíbrio contratual no caso da ocorrência de alguma álea extraordinária.

27. JUSTIFICATIVA PARA NÃO EXIGÊNCIA DE GARANTIA DE EXECUÇÃO

27.1. Preliminarmente, importante destacar que a garantia de execução deixou de ser cláusula essencial nos Contratos de Arrendamento após a alteração da [Lei nº 12.815, de 2013](#), promovida pela [Lei nº 14.047, de 23 de agosto de 2020](#).

27.2. Tal alteração, oriunda do Congresso Nacional, teve o condão de diminuir as obrigações dos Contratos de Arrendamento, não os igualando a um contrato de concessão de Porto Organizado, em que se manteve a obrigatoriedade da garantia de execução.

27.3. Assim, a remissão à garantia, como discricionariedade da Administração, está calcada no art. 96 da nova Lei de Licitações e Contratações Públicas, vejamos:

Art. 96. A critério da autoridade competente, em cada caso, poderá ser exigida, mediante previsão no edital, prestação de garantia nas contratações de obras, serviços e fornecimentos.

§ 1º Caberá ao contratado optar por uma das seguintes modalidades de garantia:

I - caução em dinheiro ou em títulos da dívida pública, emitidos sob a forma escritural, mediante registro em sistema centralizado de liquidação e de custódia autorizado pelo Banco Central do Brasil, e avaliados por seus valores econômicos, conforme definido pelo Ministério da Economia;

II - seguro-garantia;

III - fiança bancária emitida por banco ou instituição financeira devidamente autorizada a operar no País pelo Banco Central do Brasil.

IV - título de capitalização custeado por pagamento único, com resgate pelo valor total. (Incluído pela [Lei nº 14.770, de 2023](#)).

27.4. Como está cristalino no texto legal, a exigência de garantia contratual é uma faculdade da autoridade competente, nesse caso, do Poder Concedente, que define as diretrizes do procedimento licitatório.

27.5. Nessa mesma toada orienta o Tribunal de Contas da União^[1]:

É facultado à Administração exigir prestação de garantia nas contratações de bens, obras e serviços, de modo a assegurar a plena execução do contrato e a evitar prejuízos ao patrimônio público.

Antes de estabelecer no edital exigência de garantia, deve a Administração, diante da complexidade do objeto, **avaliar se realmente é necessária ou se servirá apenas para encarecer o objeto**. (grifo nosso)

27.6. Além de reafirmar o texto legal, o TCU vai além. A exigência de garantia contratual deve ser sopesada pela Administração de tal sorte a não "encarecer o objeto". No caso de licitações portuárias, a exigência de garantia contratual com certeza entra na memória de cálculo dos proponentes e diminui o apetite para um maior valor de outorga, podendo representar uma menor arrecadação com o certame^[2].

27.7. Ademais, existem outros meios, além da garantia de execução, para se punir eventuais não cumprimentos de contratos, entre os quais destacam-se as regulamentações emanadas pela própria Agência Reguladora do setor, a Antaq.

27.8. Então, diante de todo o exposto, opta o Poder Concedente por não exigir garantia de execução do futuro adjudicatário.

28. OBTENÇÃO DO TERMO DE REFERÊNCIA AMBIENTAL

28.1. Cabe ressaltar que o relatório ambiental aborda de maneira conceitual as principais práticas adotadas pelos órgãos ambientais estaduais e federal, de forma a indicar a provável condução do processo de licenciamento ambiental das áreas a serem arrendadas. Em todos os casos, deverá ser avaliado e considerado como documento oficial, balizador do processo de licenciamento e estudos que deverão ser realizados, o Termo de Referência (TR) ou Parecer Técnico emitido pelo órgão ambiental competente. O relatório ambiental fornecerá informações acerca dos documentos, projetos e estudos ambientais, necessários ao início ou prosseguimento do processo de licenciamento correspondente à licença a ser requerida.

28.2. Neste contexto, cabe destacar a [Lei nº 12.815, de 2013](#), que estabelece em seu art. 14, item III, que:

Art. 14. A celebração do contrato de concessão ou arrendamento e a expedição de autorização serão precedidas de:

I - consulta à autoridade aduaneira;

II - consulta ao respectivo Poder Público municipal; e

III - emissão, pelo órgão licenciador, do termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento.

28.3. O [Decreto nº 8.033, de 2013](#), por sua vez, estabelece em seu art. 7º que:

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

28.4. Portanto, a Agência será responsável por encaminhar o pedido de Termo de Referência (TR) para o órgão ambiental. O TR ou Parecer Técnico será emitido com base no preenchimento de Ficha de Abertura do Processo (FAP), no caso dos licenciamentos

conduzidos pelo Ibama. Ou, por meio de formulários específicos disponibilizados nos órgãos estaduais, devendo o relatório ambiental ser analisado pelos técnicos do órgão ambiental competente e, posteriormente, emitido um parecer informando como deverá prosseguir o processo de licenciamento da área.

29. JUSTIFICATIVA PARA OS PARÂMETROS AMBIENTAIS

29.1. O estudo ambiental preliminar visa subsidiar a avaliação dos aspectos ambientais relevantes associados ao desenvolvimento de atividades portuárias no âmbito do arrendamento. A avaliação é realizada com base nos estudos realizados anteriormente para a área, na situação de ocupação atual da área e do entorno, no licenciamento ambiental do porto e da área de arrendamento, na vistoria de campo, na proposta de ocupação e funcionamento futuro do terminal, e na legislação ambiental aplicável, abrangendo os seguintes tópicos:

- Descrição da área de arrendamento;
- Análise documental e visitas técnicas;
- Licenciamento ambiental;
- Definição do estudo ambiental necessário ao licenciamento;
- Avaliação dos potenciais passivos ambientais;
- Identificação dos principais impactos ambientais;
- Proposição de programas ambientais;
- Gerenciamento de áreas contaminadas; e
- Precificação dos custos ambientais.

29.2. Com base nestas avaliações, faz-se a previsão do processo de licenciamento ambiental para o empreendimento e a proposição de medidas de controle e gerenciamento ambiental ou, quando pertinente, medidas compensatórias a serem adotadas pelo futuro Arrendatário.

29.3. Assim, será responsabilidade do futuro Arrendatário solicitar emissão da Licença Operacional referente às atividades a serem realizadas no terminal ali instalado.

29.4. O projeto do TeconSantos 10, com área total de 621.975 m², prevê intervenção em área de mangue na região do Saboó, em Santos. Apesar da redução da área do terminal para minimizar o impacto ambiental, ainda será necessária a remoção de 41.966 m² de mangue, com a preservação de 25.505 m² de vegetação nativa. O projeto também inclui o remanejamento da Estação de Tratamento de Água (ETA) e a construção de uma nova ETA, já que a atual se encontra na área do futuro terminal. A captação de água se dá no Rio Trindade, sob responsabilidade da Autoridade Portuária de Santos, enquanto o fornecimento de energia elétrica é feito pela CPFL.

Figura 4 - Área de mangue a ser removida



Fonte: EVTEA Infra S.A.

29.5. No quadro a seguir é apresentada a documentação disponibilizada, quanto à situação atual do Terminal, incluindo a do licenciamento ambiental:

Quadro 3 - Documentação avaliada referente à área Tecon Santos 10

Documentação	Emissor	Objeto	Emissão	Validade	Status
Licença de Operação Nº 1382/2017	IBAMA	Regularização Ambiental do Porto Organizado de Santos compreendendo as instalações portuárias terrestres.	26/04/2017	21/09/2032	Renovada em 21/09/2022, com validade de 10 anos
Licença de Operação nº 18002079	CETESB	ECOPORTO SANTOS S.A.: referente à operação do Pátio 1	04/07/2013	04/07/2017	Em processo de renovação e unificação com a LO 2037
Licença de Operação nº 2037	CETESB	TERMINAL PARA CONTEINERES DA MARGEM DIREITA S/A – TECONDI: Ampliação do Pátio 1	12/01/2012	12/01/2017	Em processo de renovação e unificação com a LO 18002079
Licença de Operação nº 18002579	CETESB	ECOPORTO SANTOS S.A.: referente à operação do Pátio 2	22/06/2016	22/06/2020	Informação não disponibilizada
Licença de Operação nº 18002615	CETESB	ECOPORTO SANTOS S.A.: referente à operação do Pátio 3	30/08/2016	30/08/2020	Informação não disponibilizada

Fonte: EVTEA Infra S.A.

29.6. Com base nestas avaliações, faz-se a previsão do processo de licenciamento ambiental para o empreendimento e a proposição de medidas de controle e gerenciamento ambiental ou, quando pertinente, medidas compensatórias a serem adotadas pelo futuro Arrendatário.

29.7. Assim, será responsabilidade do futuro Arrendatário solicitar emissão da Licença Operacional referente às atividades a serem realizadas no terminal ali instalado.

29.8. Com relação a evidências ou indícios de potenciais contaminações ou de não conformidades ambientais, a área do TECON Santos 10 apresenta duas ocorrências registradas pela CETESB como “Área em Processo de Monitoramento para Encerramento (AME)”, relacionadas à contaminação do solo e das águas subterrâneas. Embora classificadas como AME, indicando a implementação de medidas de remediação e monitoramento para controle da contaminação, não foram realizadas sondagens específicas na área do terminal.

29.9. Conforme já informado, o terminal faz divisa com um fragmento de manguezal, considerado Área de Preservação Permanente (APP), que abriga espécies de flora como *Avicennia schaueriana*, *Rhizophora mangle* e *Laguncularia racemosa*, além de fauna diversa, incluindo aves como o Guará e o Gavião-asa-de-telha, e o Jacaré-do-papo-amarelo. Apesar da atual movimentação portuária não indicar riscos significativos de contaminação do solo, lençol freático e oceano, recomenda-se o monitoramento ambiental periódico a fim de identificar e mitigar possíveis contaminações.

• Estudos ambientais

29.10. Os estudos ambientais necessários para subsidiar o processo de licenciamento dos terminais varia de acordo com a complexidade do empreendimento.

29.11. O terminal em questão, atualmente classificado como área brownfield, está em operação e possui licenciamento ambiental concedido pela CETESB, indicando histórico de aprovação ambiental para as atividades desenvolvidas. A modelagem do arrendamento prevê novos investimentos em obras de infraestrutura que demandarão um novo licenciamento ambiental, abrangendo demolição, drenagem, dragagem, ramal ferroviário, sistema de acostagem e instalação de equipamentos. As obras serão executadas em três fases, com início previsto para 2026 e término em 2033, garantindo a continuidade da operação do terminal a partir do segundo ano de arrendamento.

29.12. O licenciamento ambiental do TECON Santos 10, por prever movimentação de carga superior a 450.000 TEU, será conduzido pelo IBAMA, conforme Decreto Federal nº 8437/2015. A área do empreendimento, atualmente sob responsabilidade da Ecoporto Santos S.A. (detentora das Licenças de Operação - LO nº 2037 e 18002579), requer a transferência da titularidade das licenças ou a obtenção de uma nova LO pelo futuro arrendatário.

29.13. Em função de seu porte e potencial poluidor, o licenciamento seguirá o rito trifásico, com a obtenção da Licença Prévia (LP), Licença de Instalação (LI) e LO em etapas sucessivas. A LP dependerá da apresentação do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA), elaborados conforme termo de referência do IBAMA. Para a LI, será necessário o Plano Básico Ambiental (PBA) e a Autorização de Supressão de Vegetação (ASV) para a área de mangue, com base no Inventário Florestal. A LO dependerá do relatório de atendimento das condicionantes da LI, sendo previstas quatro LOs até a conclusão das obras, com renovação a cada 5 anos.

29.14. O remanejamento da Estação de Tratamento de Água (ETA) e das estruturas de saneamento demandará licenciamento ambiental próprio, incluindo Estudo Ambiental Simplificado (EAS) e o rito trifásico (LP, LI e LO) junto à CETESB. Após a obtenção da LO e outorgas, o processo será transferido à Autoridade Portuária.

29.15. A legislação municipal de Santos (Lei Complementar nº 793/2013 e suas alterações) exige a elaboração do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança (EIV), e o Decreto nº 7.418/2016 inclui o Relatório de Impacto de Trânsito (RIT) no escopo do projeto.

29.16. O quadro a seguir apresenta o resumo das atividades a serem executados para o cumprimento do rito de licenciamento ambiental da área:

Quadro 4 - Características e tipologia de estudos e licenças ambientais – área Tecon Santos 10.

Atividade	Tipo de Estudo	Licenças Ambientais	Órgão Licenciador
Terminal	Estudo e Relatório de Impacto Ambiental – EIA/RIMA	LP	IBAMA
	Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV		
	Relatório de Impacto de Trânsito - RIT		
	Programa Básico Ambiental – PBA	LI	
	Autorização de Supressão de Vegetação – ASV		
	Relatório de Atendimento de Condicionantes da LP	LO	
	Relatório de Atendimento de Condicionantes da LI		
Relatório de Atendimento às Condicionantes da LI e solicitação de retificação da LO	LO retificada		
ETA	Estudo Ambiental Simplificado – EAS	LP/LI/LO	CETESB

Fonte: EVTEA Infra S.A.

29.17. Finalmente, aplicando-se o princípio da precaução, recomenda-se que a CETESB e o IBAMA sejam consultados pelos interessados quanto aos procedimentos necessários para o licenciamento ambiental do empreendimento antes do início das atividades.

- **Identificação de potenciais passivos ambientais**

29.18. Um passivo ambiental deve ser reconhecido quando existe a obrigação por parte da Arrendatária de incorrer em custos relativos à promoção de ações de recuperação, restauração, encerramento ou remoção. Após ter ciência do passivo, este deve ser declarado ao órgão para que possam ser realizadas as ações necessárias.

29.19. A avaliação dos potenciais passivos ambientais foi resultado da análise documental e e informações obtidas por meio de vistoria técnica realizada pela Infra S.A. na área de interesse. Assim, a área do Tecon Santos 10, objeto deste estudo, foi classificada como Área Contaminada sob Investigação (AI), conforme as premissas apresentadas pela Resolução CONAMA nº 420/2009, Norma ABNT NBR 15515-1/2007 e Norma CETESB 103/2007/C/E. Essa classificação se deve à identificação de substâncias no solo e na água subterrânea em concentrações superiores aos Valores de Intervenção, indicando potenciais riscos à saúde humana.

29.20. No entanto, é importante destacar que a atual arrendatária já implementou medidas de remediação para as duas ocorrências de contaminação conhecidas, buscando a obtenção do Termo de Reabilitação de Área para o Uso Declarado, em conformidade com as diretrizes do órgão ambiental. Ressalta-se que, em conformidade com os editais do Programa de Arrendamentos, serão de responsabilidade do Poder Público os novos passivos ambientais não conhecidos até a data de celebração do Contrato, desde que identificados pela nova arrendatária até 360 (trezentos e sessenta) dias após a data da assunção.

- **Identificação de possíveis impactos socioambientais**

29.21. A identificação dos potenciais impactos socioambientais decorre da análise da atividade e seus efeitos no ambiente, considerando o contexto da área de estudo e medidas mitigadoras aplicadas em empreendimentos análogos. Os impactos elencados, contudo, são exemplificativos e devem ser complementados por estudos específicos, conforme Termo de Referência do órgão ambiental competente.

29.22. Considerando as alterações e a instalação de novas estruturas previstas para a área do Tecon Santos 10, os principais impactos socioambientais decorrentes das obras e da operação do terminal estão sintetizados no Quadro 6.

Quadro 5 - Impactos relacionados às fases de implantação e operação da área de arrendamento Tecon Santos 10 .

Impactos das Fases de Implantação e Operação
Poluição do ar
Poluição sonora
Geração de Resíduos Sólidos e efluentes líquidos
Interferência do empreendimento nas comunidades locais
Práticas Incompatíveis dos trabalhadores envolvidos na operação
Geração de empregos e renda
Poluição da água e do solo
Risco de Acidentes com produtos perigosos
Proliferação de pragas e vetores
Alteração da qualidade das águas
Interferência na biota aquática
Formação de plumas de sedimentos

Fonte: EVTEA Infra S.A.

29.23. Em virtude dos potenciais impactos ambientais negativos identificados que podem decorrer das novas implantações e das atividades de operação do terminal Tecon Santos 10, bem como das condicionantes indicadas em licenças com atividade similar, a Infra S.A propôs programas ambientais aplicáveis às fases de implantação e operação do Tecon Santos 10, os quais estão detalhados no Quadro 7.

Quadro 6 - Principais programas e impactos ambientais relacionados à fase de implantação e operação do Tecon Santos 10 (I = Implantação e O = Operação).

Programa	Impactos Ambientais Negativos	Fases		
		D	I	O
Programa de Controle Ambiental da Construção	Geração de resíduos sólidos, poluição da água e do solo.	X	X	
Programa de Gerenciamento dos Resíduos Sólidos	Geração de resíduos sólidos, poluição da água e do solo.		X	X
Programa de Gerenciamento de Efluentes Líquidos	Geração de efluentes líquidos, poluição da água e do solo.		X	X
Programa de Monitoramento da Qualidade do Ar	Poluição do ar.		X	
Programa de Controle e Monitoramento de Ruídos	Poluição sonora.		X	
Programa de Educação Ambiental e Comunicação Social	Práticas incompatíveis dos trabalhadores envolvidos na operação, interferência do empreendimento nas comunidades locais.	X	X	X
Programa de Monitoramento da Qualidade da Água	Alteração/Poluição da água e do solo		X	X
Programa de Monitoramento da Pluma de Sedimentos	Formação de plumas de sedimentos	X		
Programa de Monitoramento Ambiental da Área de Disposição do Material Dragado	Interferência na biota aquática, Alteração da qualidade das águas	X		
Programa de Monitoramento da Comunidade Bentônica, Ictiofauna, Fitoplâncton e Zooplâncton	Interferência na biota aquática, Alteração da qualidade das águas	X		
Programa de Monitoramento e Modelagem de Parâmetros Hidrodinâmicos	Alteração na estabilidade de talude submerso	X		
Programa de Monitoramento dos Sedimentos Dragados	Alteração da qualidade das águas	X		
Programa de Acompanhamento da Supressão de Vegetação	Supressão de floresta natural		X	
Programa de Proteção da Fauna	Interferência da fauna; Supressão de floresta natural		X	X
Programa de Proteção da Flora	Supressão de floresta natural		X	
Programa de Controle e Monitoramento de Espécies Exóticas Invasoras	Interferência na biota aquática; Alteração da qualidade da água			X
Programa de Gerenciamento de Risco / Plano de Ação de Emergência (PGR/PAE)	Poluição da água e do solo e risco de acidentes com produtos perigosos.			X
Programa de Emergência Individual (PEI)	Poluição da água e do solo e risco de acidentes com produtos perigosos.			X
Plano de Ajuda Mútua (PAM)	Poluição da água e do solo e risco de acidentes com produtos perigosos.			X
Programa de Controle de Pragas e Vetores	Proliferação de pragas e vetores.			X

Fonte: EVTEA Infra S.A.

29.24. O cálculo dos custos associados à implantação e operação dos terminais tomou por base as seguintes premissas:

- os custos de atividades permanentes, como monitoramentos e controles ambientais, foram calculados para todo o período do contrato de arrendamento;
- todos os custos relativos aos estudos e programas ambientais estão referenciados em tabela de contratação de consultoria do DNIT, à data-base julho/2024;
- os custos relativos ao “licenciamento ambiental” compreendem os custos da elaboração dos estudos ambientais compatíveis com a escala do empreendimento, taxas de análise e licenciamento, abrangendo a obtenção das licenças e suas respectivas renovações ao longo de todo o período do arrendamento; e
- as licenças requeridas e respectivos estudos ambientais são aqueles indicados no capítulo relativo ao licenciamento ambiental.

29.25. A tabela abaixo mostra o detalhamento dos valores considerados no fluxo de caixa do projeto, subdivididos em custos de licenciamento ambiental, programas ambientais, bem como os custos para a gestão ambiental.

Tabela 24 - Valores relativos aos custos ambientais considerados no fluxo de caixa do projeto – área Tecon Santos 10.

Descrição	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
Estudo de Avaliação Ambiental Prévia	R\$ 59.438,52												
Licença Prévia - Estudos e Licença	R\$ 1.539.856,00												
Implantação - Estudos e Licença		R\$ 416.334,33											
Supressão da Vegetação		R\$ 37.906,39											
Implantação ETA - Licenças e Estudos	R\$ 417.581,25												
Operação ETA - Licenças e Estudos		R\$ 127.782,60											
Implantação - Execução de Programas Ambientais (Terminal)			R\$ 1.188.770,48	R\$ 1.188.770,48	R\$ 1.188.770,48	R\$ 1.188.770,48	R\$ 1.188.770,48	R\$ 1.188.770,48					
Implantação - Execução de Programas Ambientais (Dragagem)			R\$ 594.385,24	R\$ 594.385,24	R\$ 594.385,24	R\$ 594.385,24	R\$ 594.385,24	R\$ 594.385,24					
Taxa de Disposição de Material Dragado no PDO-SUC			R\$ 423.327,13										
Operação - Licença		R\$ 90.588,46			R\$ 90.588,46		R\$ 90.588,46		R\$ 90.588,46				
Operação - Programa de Gestão e Controle Ambiental		R\$ 624.104,50	R\$ 624.104,50	R\$ 624.104,50	R\$ 624.104,50	R\$ 624.104,50	R\$ 624.104,50	R\$ 624.104,50	R\$ 1.248.209,00	R\$ 1.248.209,00	R\$ 1.248.209,00	R\$ 1.248.209,00	R\$ 1.248.209,00
Compensação Florestal - ASV									R\$ 209.777,54	R\$ 209.777,54	R\$ 127.284,63	R\$ 127.284,63	R\$ 127.284,63
Compensação Ambiental - SNUC									R\$ 4.222.953,39	R\$ 4.222.953,39	R\$ 4.222.953,39	R\$ 4.222.953,39	R\$ 4.222.953,39
Programa Carbono Sustentável		R\$ 281.532,09	R\$ 250.001,02	R\$ 99.827,16	R\$ 99.827,16	R\$ 99.827,16	R\$ 99.827,16	R\$ 99.827,16	R\$ 250.001,02	R\$ 99.827,16	R\$ 99.827,16	R\$ 99.827,16	R\$ 99.827,16
Programa de Controle de Pragas e Vetores		R\$ 14.518,89	R\$ 14.518,89	R\$ 14.518,89	R\$ 14.518,89	R\$ 24.198,15	R\$ 24.198,15	R\$ 33.877,40	R\$ 33.877,40	R\$ 48.396,29	R\$ 48.396,29	R\$ 48.396,29	R\$ 48.396,29
Programa de Emergência Individual (PEI)		R\$ 28.900,00					R\$ 28.900,00					R\$ 28.900,00	
Programa de Gerenciamento de Risco / Plano de Ação de Emergência (PGR/PAE)		R\$ 153.128,53	R\$ 71.600,00	R\$ 71.600,00	R\$ 153.128,53	R\$ 71.600,00	R\$ 71.600,00	R\$ 153.128,53	R\$ 71.600,00	R\$ 71.600,00	R\$ 153.128,53	R\$ 71.600,00	R\$ 71.600,00
Implantação SGA - ano 1		R\$ 189.226,67											
Implantação SGA - ano 2			R\$ 94.613,33										
Auditoria CONAMA 306/02			R\$ 50.199,02		R\$ 50.199,02		R\$ 50.199,02		R\$ 50.199,02		R\$ 50.199,02		R\$ 50.199,02
Auditoria ISO 14.001			R\$ 62.240,00			R\$ 62.240,00			R\$ 62.240,00			R\$ 62.240,00	
Auditoria ISO 45.001			R\$ 62.240,00			R\$ 62.240,00			R\$ 62.240,00			R\$ 62.240,00	
Auditoria ISO 9.001			R\$ 50.199,02			R\$ 50.199,02			R\$ 50.199,02			R\$ 50.199,02	
Auditoria ISO 27.001			R\$ 50.199,02			R\$ 50.199,02			R\$ 50.199,02			R\$ 50.199,02	
Auditoria ISO 37.001			R\$ 50.199,02			R\$ 50.199,02			R\$ 50.199,02			R\$ 50.199,02	
TOTAL	R\$ 2.016.875,77	R\$ 1.964.022,45	R\$ 3.586.596,67	R\$ 2.593.206,27	R\$ 2.815.522,27	R\$ 2.877.962,59	R\$ 2.772.573,01	R\$ 2.694.093,31	R\$ 6.452.282,90	R\$ 5.900.763,39	R\$ 5.949.998,02	R\$ 6.122.247,54	R\$ 5.868.469,50

Descrição	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050
Estudo de Avaliação Ambiental Prévia												
Licença Prévia - Estudos e Licença												
Implantação - Estudos e Licença												
Supressão da Vegetação												
Implantação ETA - Licenças e Estudos												
Operação ETA - Licenças e Estudos												
Implantação - Execução de Programas Ambientais (Terminal)												
Implantação - Execução de Programas Ambientais (Dragagem)												
Taxa de Disposição de Material Dragado no PDO-SUC												
Operação - Licença	R\$ 90.588,46					R\$ 90.588,46					R\$ 90.588,46	
Operação - Programa de Gestão e Controle Ambiental	R\$ 1.248.209,00	R\$ 1.248.209,00	R\$ 1.248.209,00	R\$ 1.248.209,00	R\$ 1.248.209,00	R\$ 1.248.209,00	R\$ 1.248.209,00	R\$ 1.248.209,00	R\$ 1.248.209,00	R\$ 1.248.209,00	R\$ 1.248.209,00	R\$ 1.248.209,00
Compensação Florestal - ASV												
Compensação Ambiental - SNUC												
Programa Carbono Sustentável	R\$ 250.001,02	R\$ 99.827,16	R\$ 99.827,16	R\$ 99.827,16	R\$ 99.827,16	R\$ 250.001,02	R\$ 99.827,16	R\$ 99.827,16	R\$ 99.827,16	R\$ 99.827,16	R\$ 250.001,02	R\$ 99.827,16
Programa de Controle de Pragas e Vetores	R\$ 48.396,29	R\$ 48.396,29	R\$ 48.396,29	R\$ 48.396,29	R\$ 48.396,29	R\$ 48.396,29	R\$ 48.396,29	R\$ 48.396,29	R\$ 48.396,29	R\$ 48.396,29	R\$ 48.396,29	R\$ 48.396,29
Programa de Emergência Individual (PEI)				R\$ 28.900,00					R\$ 28.900,00			
Programa de Gerenciamento de Risco / Plano de Ação de Emergência (PGR/PAE)	R\$ 153.128,53	R\$ 71.600,00	R\$ 71.600,00	R\$ 153.128,53	R\$ 71.600,00	R\$ 71.600,00	R\$ 153.128,53	R\$ 71.600,00	R\$ 71.600,00	R\$ 153.128,53	R\$ 71.600,00	R\$ 71.600,00
Implantação SGA - ano 1												
Implantação SGA - ano 2												
Auditoria CONAMA 306/02		R\$ 50.199,02		R\$ 50.199,02		R\$ 50.199,02		R\$ 50.199,02		R\$ 50.199,02		R\$ 50.199,02
Auditoria ISO 14.001		R\$ 62.240,00			R\$ 62.240,00			R\$ 62.240,00			R\$ 62.240,00	
Auditoria ISO 45.001		R\$ 62.240,00			R\$ 62.240,00			R\$ 62.240,00			R\$ 62.240,00	
Auditoria ISO 9.001		R\$ 50.199,02			R\$ 50.199,02			R\$ 50.199,02			R\$ 50.199,02	
Auditoria ISO 27.001		R\$ 50.199,02			R\$ 50.199,02			R\$ 50.199,02			R\$ 50.199,02	
Auditoria ISO 37.001		R\$ 50.199,02			R\$ 50.199,02			R\$ 50.199,02			R\$ 50.199,02	
TOTAL	R\$ 1.790.323,30	R\$ 1.793.308,53	R\$ 1.468.032,46	R\$ 1.628.660,00	R\$ 1.743.109,51	R\$ 1.758.993,79	R\$ 1.549.560,98	R\$ 1.793.308,53	R\$ 1.496.932,46	R\$ 1.599.760,00	R\$ 1.983.871,83	R\$ 1.518.231,48

Fonte: EVTEA Infra S.A.

30. ENVIO AO TCU DAS COMUNICAÇÕES DIRIGIDAS ÀS EMPRESAS

30.1. Considerando as competências da Agência Reguladora e a Comissão Permanente de Licitação de Arrendamentos Portuários (CPLA), todas as comunicações dirigidas às empresas são feitas, por padrão, pela Antaq, em decorrência do Ofício nº 214/2017/AECI, de 1º de novembro de 2017, encaminhado à Agência que sugeriu: *"que a ANTAQ adote como procedimento padrão, o envio dos comunicados relevantes ao TCU até um dia antes da realização dos Leilões de outorgas"*.

31. CONCLUSÃO

31.1. Diante do exposto, conclui-se que a revisão do estudo do projeto Tecon Santos 10 incorporou as contribuições da Audiência Pública nº 06/2022-ANTAQ, acatadas pela ANTAQ na Deliberação-DG nº 132-2022-ANTAQ, e as novas diretrizes e premissas do Ofício nº 451/2024/SNP/MPOR. Considerando a relevância do projeto e as alterações realizadas, recomenda-se a realização de novas consultas e audiências públicas para aprimorar os estudos e o processo licitatório.

31.2. Nesse sentido, sugere-se ao Diretor do Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias:

- (i) Aprovar os estudos revisados, caso esteja de acordo com o exposto neste Ato Justificatório e com o EVTEA revisado (SEI nº 9163090);
- (ii) Submeter os estudos à aprovação do Secretário Nacional de Portos e, em ato contínuo à aprovação dos estudos, os mesmos sejam encaminhados para providências da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) para a abertura de novas consultas e audiências públicas; e
- (iii) Oficiar a Autoridade Portuária de Santos (APS), dando ciência da nova versão dos documentos e dos ajustes

realizados.

À consideração superior.

MARCELO LEME VILELA
Coordenador

De acordo.

CARLOS MAGNO L. S. FILHO
Coordenador-Geral

[1] Brasil. Tribunal de Contas da União. Licitações e contratos: orientações e jurisprudência do TCU / Tribunal de Contas da União. – 4. ed. rev., atual. e ampl. – Brasília : TCU, Secretaria-Geral da Presidência: Senado Federal, Secretaria Especial de Editoração e Publicações, 2010, p. 739.

[2] As licitações de arrendamento não têm caráter arrecadatório, vide a exigência de valor mínimo de outorga de R\$1,00 (um real). Mas não há como desconsiderar o impacto da exigência da garantia de execução do possível lance a ser apresentado pelos proponentes.



Documento assinado eletronicamente por **Carlos Magno Lopes da Silva Filho, Coordenador(a) Geral**, em 28/01/2025, às 18:25, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



Documento assinado eletronicamente por **Marcelo Leme Vilela, Coordenador(a) de Avaliações Econômicas**, em 28/01/2025, às 18:28, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **9326070** e o código CRC **6582DA10**.



Referência: Processo nº 50840.102304/2021-20



SEI nº 9326070

Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Ed. Anexo Oeste - Bairro Zona Cívico Administrativa
Brasília/DF, CEP 70044-902
Telefone: