



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Diretoria 2 - D2

DESPACHO

Às Diretorias da Antaq

Assunto: Arrendamento da área SSB01, localizada no Porto Organizado de São Sebastião/SP – nova audiência/consulta pública pós-CP 13/2024 - Ad referendum.

1. Trata-se do procedimento licitatório para o arrendamento de área e infraestrutura pública, denominada SSB01, localizada no Porto Organizado de São Sebastião/SP. O objeto do certame contempla a movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais, granéis sólidos minerais, carga geral e, conforme atualizações supervenientes, carga containerizada.
2. O feito teve sua gênese com o encaminhamento, pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR), dos documentos preparatórios para a licitação, devidamente aprovados pelo Poder Concedente por meio do Despacho Decisório nº 5/2024/SNP-MPOR (SEI nº 2298399), lastreado na Nota Técnica nº 13/2024/CGMO-DNOP (SEI nº 2298398), que consubstanciou o Ato Justificatório inicial.
3. No âmbito desta Agência, a instrução processual inicial foi conduzida pela Superintendência de Outorgas (SOG), que, por meio da Nota Técnica nº 129/2024/GPO/SOG (SEI nº 2302073), atestou a conformidade formal dos estudos, apontando ressalvas que não obstavam o prosseguimento do feito. Ato contínuo, a Secretaria Especial de Licitação de Concessões (SELC) elaborou as minutas editalícias e contratuais, conforme Nota Técnica nº 9/2024/SELC/DG (SEI nº 2337888), recomendando a submissão dos documentos ao escrutínio público.
4. Esta Diretoria Colegiada, por meio do Acórdão nº 582-2024-ANTAQ (SEI nº 2350857), aprovou a abertura da Consulta e Audiência Públicas nº 13/2024, visando colher subsídios para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos. Ressalte-se que, atendendo a pleitos da comunidade local — especificamente da Comunidade Tradicional da Baía do Araçá —, o prazo de contribuições foi prorrogado por 15 dias, conforme deliberado no Acórdão nº 744-2024-ANTAQ (SEI nº 2411623).
5. A Audiência Pública Virtual ocorreu em 18 de novembro de 2024, conforme registrado no Relatório nº 6/2024/DRCP/SGE (SEI nº 2431667). O certame de participação social resultou em 199 contribuições via sistema e 17 documentos complementares, demonstrando o elevado interesse e complexidade socioambiental do projeto.
6. A análise das contribuições, consolidada na Nota Técnica nº 5/2025/SELC/DG (SEI nº 2482896), evidenciou a necessidade de alterações substanciais na modelagem original. O Poder Concedente, acolhendo as sugestões, emitiu novas diretrizes que culminaram na revisão do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), encaminhado a esta Agência por meio do Ofício nº 226/2025/DNOP-SNP-MPOR (SEI nº 2586219).
7. Dentre as modificações estruturais no projeto, destacam-se: (i) a inclusão da carga containerizada no rol de movimentação; (ii) a expansão da área de arrendamento para englobar todas as

áreas operacionais e estruturas de atracação do porto (incluindo berços públicos); (iii) a elevação significativa do CAPEX para o patamar de R\$ 3,8 bilhões; e (iv) a alteração da competência do licenciamento ambiental da esfera estadual (CETESB) para a federal (IBAMA), dada a ampliação do escopo.

8. No que tange às questões ambientais e sociais, a Comissão Permanente de Licitação de Arrendamentos (CPLA), por meio da Nota Técnica nº 32/2025/CPLA (SEI nº 2602341), analisou o EVTEA revisado (SEI nº 2588102) e propôs a inserção de cláusulas contratuais referentes ao "Programa de Carbono Sustentável" e à necessidade de observância à Convenção nº 169 da OIT.

9. A complexidade do tema envolvendo a Comunidade da Baía do Araçá ensejou consulta jurídica específica. A Procuradoria Federal junto à ANTAQ (PGF), por meio do Parecer nº 00088/2025/PFANTAQ/PGF/AGU (SEI nº 2747099), aprovado pelo Despacho nº 01157/2025/PFANTAQ (SEI nº 2747100), manifestou-se sobre a aplicação das Consultas Livres, Prévias e Informadas (CLPI). A consultoria jurídica esclareceu que, embora a Convenção nº 169 da OIT seja aplicável a comunidades tradicionais devidamente caracterizadas, não compete à ANTAQ conduzir o processo de consulta, devendo tal obrigação recair sobre as etapas de planejamento setorial ou de licenciamento ambiental, sob condução dos órgãos competentes.

10. A modelagem do certame foi submetida à revisão técnica pela Infra S.A., conforme detalhado na Nota Técnica nº 13/2025/COPAQ2-INFRASA/SUPAQ-INFRASA/DIPLAN-INFRASA/DIREX-INFRASA/CONSAD-INFRASA/AG-INFRASA (SEI nº 2588091). Esta revisão foi motivada por novas diretrizes da Secretaria Nacional de Portos (SNP) e contribuições recebidas na Audiência Pública nº 13/2024-ANTAQ. As principais alterações incluíram a manutenção do caráter multipropósito do terminal com a inclusão da movimentação de contêineres, a integração de todas as áreas operacionais do porto organizado (pátios 1, 2, 3 e 4) e a inclusão de todos os berços na área de arrendamento. Com essas modificações, a área total do arrendamento foi ampliada para aproximadamente 426.949 m², contemplando áreas *onshore* e *offshore*.

11. No tocante aos aspectos de Engenharia e Investimentos (CAPEX), a atualização do estudo para a data-base de julho de 2024 resultou em um montante de investimentos iniciais estimado em aproximadamente R\$ 2,5 bilhões. O projeto prevê a construção de píeres de atracação e ponte de acesso, possibilitando operações com navios de grande porte (*Ultra Large Container Ships* e *Handymax* para granéis), além de investimentos robustos em retroárea, como pavimentação, edificações e aquisição de equipamentos (Portêineres STS, RTGs, Shiploaders, etc.). A capacidade dinâmica limite do terminal foi projetada para 1,35 milhão de TEUs/ano e 3,45 milhões de toneladas/ano de granéis sólidos.

12. A análise de mercado e financeira, também consolidada na referida Nota Técnica da Infra S.A. (SEI nº 9747587) e corroborada pelo Ato Justificatório (Nota Técnica nº 122/2025/CGMO-DNOP-MPOR, SEI nº 2762847), estabeleceu premissas atualizadas para a demanda macro e micro. Para a carga contêinerizada, considerou-se a conclusão das obras da Rodovia dos Tamoios como vetor de viabilidade, estimando-se uma receita média unitária de R\$ 783,05 por TEU. O estudo financeiro indicou um Valor Presente Líquido (VPL) positivo, resultando em um arrendamento fixo mensal de aproximadamente R\$ 1,35 milhão, além de componentes variáveis por movimentação. A Taxa Interna de Retorno (TIR) regulatória foi fixada em 9,92%.

13. No âmbito jurídico, o levantamento de passivos e riscos foi atualizado. Conforme a Nota Técnica nº 122/2025 (SEI nº 2762847), foram analisados os contratos de uso temporário vigentes (RC Technica e Proporto Brasil) e o contrato de passagem da Olfar S.A.. Identificou-se um risco médio em relação ao contrato da Olfar S.A., devido à sua vigência estendida até 2045 e interferência na área, mas sem impedimentos que inviabilizem a licitação. Ademais, a modelagem jurídica prevê a celebração de um contrato de arrendamento com prazo de 35 anos.

14. Sob a ótica ambiental, detalhada na Seção F da Nota Técnica da Infra S.A., a alteração do escopo e o aumento da movimentação de cargas ensejaram a mudança da competência do licenciamento para a esfera federal (IBAMA), adotando-se o rito trifásico (Licenças Prévia, de Instalação e de Operação) e a necessidade de elaboração de EIA/RIMA.

15. O processo tramitou pelas instâncias decisórias do Ministério de Portos e Aeroportos. O Despacho nº 748/2025/DNOP-SNP-MPOR/SNP-MPOR (SEI nº 2762806), emitido pelo Diretor de Novas Outorgas, sugeriu a aprovação dos estudos revisados e o encaminhamento à ANTAQ. Acolhendo as recomendações técnicas, o Secretário Nacional de Portos exarou o Despacho Decisório nº 70/2025/SNP-MPOR (SEI nº 2762801), datado de 02/12/2025, aprovando o Ato Justificatório e o EVTEA revisado.

16. Importa ressaltar, a superveniente Retificação do Despacho Decisório nº 70/2025/SNP-MPOR (SEI nº 2764052), assinada em 05/12/2025. Este documento altera a redação do item "II", alínea "a", do despacho original. Onde anteriormente se determinava que a ANTAQ avaliasse a necessidade e conveniência de novas consultas públicas, a nova redação determina que a Agência Reguladora "adote as providências subsequentes, sugerindo a dispensa da realização de nova consulta e/ou audiência pública específicas para o projeto SSB01".

17. Em continuidade à instrução processual, a Nota Técnica nº 44/2025/SELC/DG (SEI nº 2771348), analisou o EVTEA revisado e as determinações do Ministério de Portos e Aeroportos. A área técnica destacou que as alterações promovidas no projeto original foram substanciais, configurando, na prática, um "novo" arrendamento. Ressalta-se que a área do projeto saltou de 261.941 m² para 426.949 m², incorporando todas as áreas operacionais do porto público, e o CAPEX sofreu um incremento de aproximadamente 500%, passando de R\$ 656 milhões para R\$ 3,8 bilhões, impulsionado pela inclusão da carga containerizada.

18. No que tange à diretriz do Ministério para a dispensa de nova consulta pública, a área técnica da Agência divergiu do posicionamento do Poder Concedente. A análise concluiu que, dada a magnitude das alterações e a atração de novos *stakeholders* pela inclusão da carga de contêineres, é imprescindível a realização de uma nova Audiência Pública. A recomendação é de reabertura do prazo para contribuições sociais por um período de 30 a 45 dias, visando conferir legitimidade, transparência e segurança jurídica ao certame, mitigando riscos de questionamentos futuros sobre o cerceamento da participação social em um projeto de tamanha envergadura e complexidade.

19. Quanto à determinação ministerial para inclusão de cláusula obrigando a operação de cargas de operadores previamente cadastrados, a área técnica posicionou-se de forma contrária. A justificativa baseia-se na existência de arcabouço regulatório suficiente (Resolução ANTAQ nº 75/2022) para coibir práticas discriminatórias e garantir a isonomia. Ademais, alertou-se que a reserva de berços para terceiros alteraria as premissas de demanda micro do EVTEA, exigindo um recálculo da modelagem, uma vez que o estudo considerou a captura integral da demanda pelo futuro arrendatário a partir do 10º ano contratual. Sugere-se que o tema seja debatido no âmbito da nova audiência pública proposta.

20. No aspecto socioambiental, a Nota Técnica abordou a aplicação da Convenção nº 169 da OIT. Reconhecendo o potencial impacto direto sobre a comunidade pesqueira da Baía do Araçá, recomendou-se a realização de consultas preparatórias antes mesmo do lançamento do edital. O objetivo é estabelecer um cronograma coordenado entre ANTAQ, MPOR e demais órgãos para criar um vínculo inicial e pactuar a metodologia de consulta, que deverá ser aprofundada durante a fase de licenciamento ambiental.

21. Por fim, foram submetidas à aprovação as novas minutas de Edital e Contrato, ajustadas aos parâmetros revisados (Valor Global do Contrato de R\$ 25,7 bilhões e Garantia de Proposta de R\$ 257 milhões). O encaminhamento final da área técnica sugere a aprovação da abertura de nova Audiência Pública e das minutas atualizadas, resguardando a higidez técnica e regulatória do processo frente às inovações trazidas pela revisão do projeto.

22. Por derradeiro, o processo foi encaminhado à deliberação desta Relatoria por meio do Despacho da Secretaria Especial de Licitação de Concessões - SELC (SEI nº 2772725). O titular da unidade corroborou integralmente as conclusões da Nota Técnica nº 44/2025/SELC/DG, reforçando a imprescindibilidade de realização de nova audiência pública, pelo prazo de 30 dias, em detrimento da sugestão de dispensa exarada pelo Poder Concedente, dado o incremento substancial de complexidade e porte do projeto. O despacho ratificou a posição técnica contrária à inclusão imediata de cláusula de reserva de berço para operadores pré-cadastrados, sugerindo que o tema seja submetido ao crivo do controle social. Além de encaminhar as minutas de Edital e Contrato ajustadas para aprovação, a Secretaria solicitou a avaliação da possibilidade de deliberação *ad referendum* da Diretoria Colegiada,

justificando o pleito na necessidade de celeridade para cumprimento do cronograma de leilões previsto para 2026.

23. É o relatório.

24. Inicialmente, é imperioso reconhecer a magnitude das alterações promovidas no projeto SSB01, que transcendem a natureza de meros ajustes pontuais decorrentes das contribuições da sociedade e configuram, em verdade, uma reestruturação completa do modelo de negócio originalmente proposto. A inclusão da movimentação de carga conteneurizada e a incorporação da totalidade das áreas operacionais do porto organizado ao arrendamento transformam substancialmente o objeto da licitação, criando, na prática, um "novo" projeto, distinto daquele submetido ao escrutínio social na Consulta Pública nº 13/2024.

25. A revisão dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), submetida a esta Agência pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR), elevou a área do arrendamento de 261.941 m² para 426.949 m², englobando áreas *onshore* e *offshore*, o que representa um incremento territorial significativo e uma mudança de paradigma na exploração daquela infraestrutura. Mais impactante ainda é o salto nos investimentos obrigatórios (CAPEX), que passaram de aproximadamente R\$ 656 milhões para a expressiva monta de R\$ 3,8 bilhões, um aumento de aproximadamente 500% que altera substancialmente a barreira de entrada e o perfil econômico-financeiro do empreendimento.

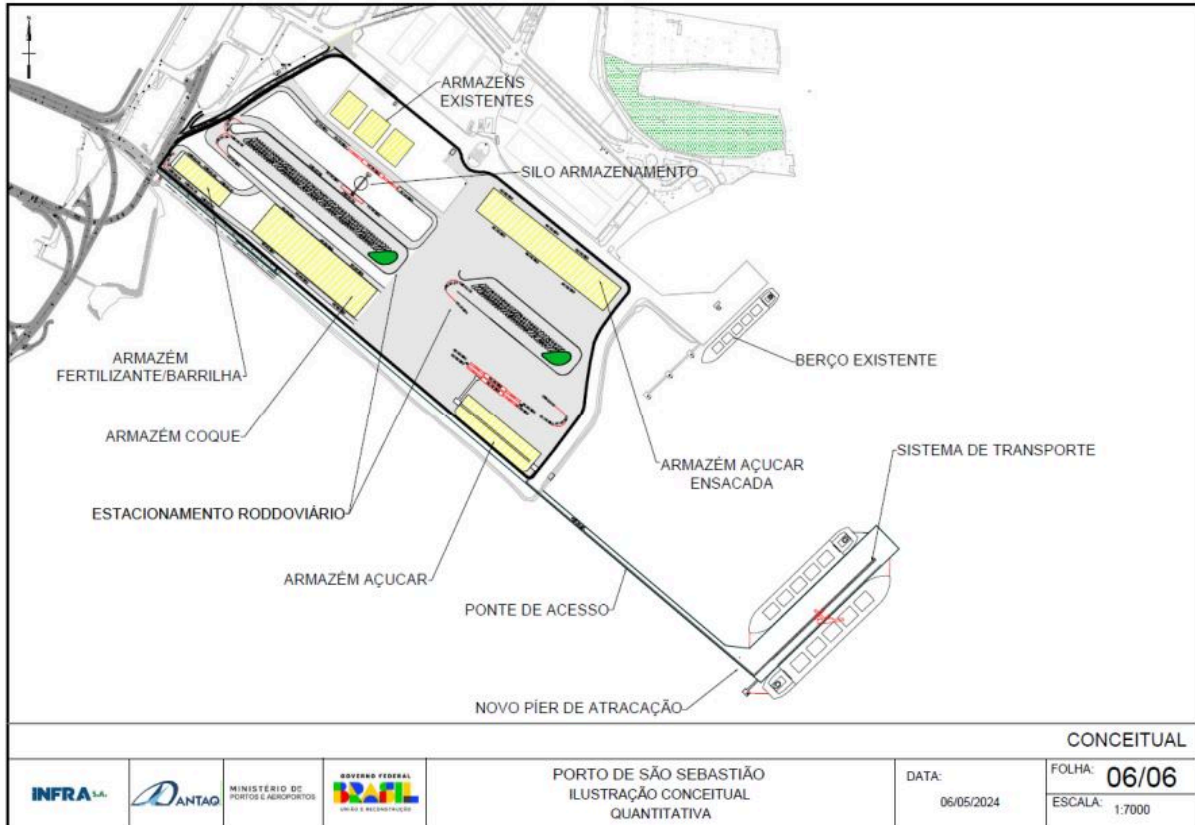
PARÂMETRO VALOR	VALOR (EVTEA antigo)	VALOR (EVTEA revisado)
Área	261.941 m ²	426.949 m ²
Prazo	35 anos	35 anos
Investimentos (CAPEX)	R\$ 656.085.000,00	R\$ 3.842.895.000,00
Valor Global do Contrato	R\$ 6.295.136.000,00	R\$ 25.716.895.000,00
Valor do arrendamento mensal fixo	R\$ 319.500,00	R\$ 1.355.448,02
Valor do arrendamento mensal variável (R\$/t granel)	R\$ 2,06	R\$ 1,14
Valor de Remuneração variável (R\$/TEU Gateway)	-	R\$ 44,56
Valor de Remuneração variável (R\$/TEU Transbordo/Remoção)	-	R\$ 22,28
Garantia de Proposta (1% do valor do contrato)	R\$ 62.951.360,00	R\$ 257.168.949,27
Capital Social Mínimo (20% do CAPEX)	R\$ 131.217.000,00	R\$ 768.579.003,06
Ressarcimento pela elaboração EVTEA	R\$ 487.473,51	R\$ 568.928,69
Remuneração à B3 pela realização do Leilão	R\$ 313.889,62	R\$ 405.003,62

Fonte: Nota Técnica 44 (SEI 2771348)

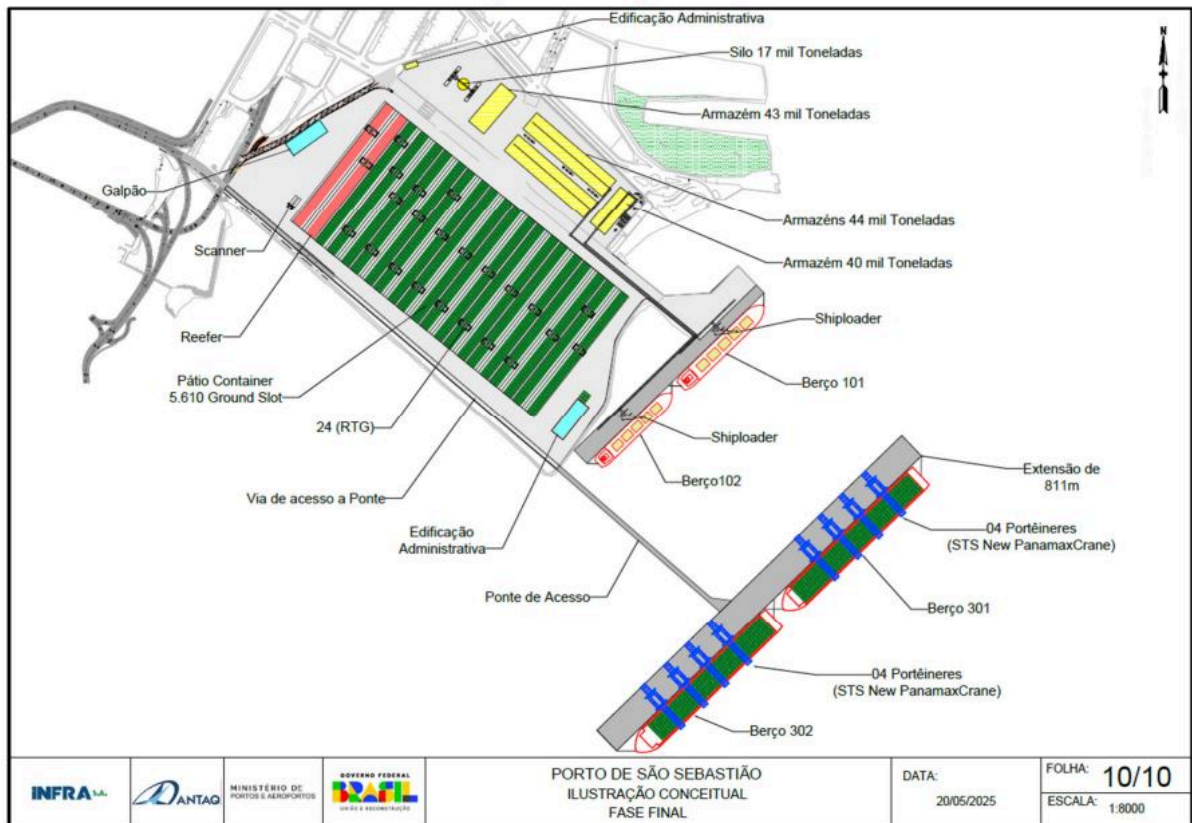
26. Essa transformação não se limita aos aspectos quantitativos, mas atinge o cerne qualitativo da exploração portuária, uma vez que a vocação do terminal foi alterada para incluir uma capacidade dinâmica de 1,35 milhão de TEUs/ano, inserindo o Porto de São Sebastião em uma nova dinâmica concorrencial na região Sudeste. Tal modificação estrutural atrai um perfil de investidores e *stakeholders* completamente distinto daquele que participou da primeira rodada de discussões, exigindo que a Administração Pública adote cautelas adicionais para garantir a isonomia e a competitividade do certame.

27. Com efeito, a reabertura de participação social, neste contexto, opera como mecanismo de equalização informacional do mercado e de reforço da competitividade, evitando assimetrias decorrentes da remodelagem e assegurando que potenciais interessados tenham oportunidade efetiva de se manifestar sobre as novas premissas.

Anexo C-1: Figura 6 – Ilustração Conceitual Geral



Anexo C-1: Figura 9 – Ilustração Conceitual Geral



Fonte: Nota Técnica 44 (SEI 2771348)

28. Além das alterações substanciais de objeto e de premissas econômico-financeiras, cumpre registrar que a submissão do empreendimento ao procedimento de audiência pública não se apresenta como faculdade discricionária, mas como decorrência normativa do vulto do arrendamento. Com efeito, o art. 11 do Decreto nº 8.033/2013 prevê a realização de audiência pública para arrendamentos portuários sempre que ultrapassado o limite normativo aplicável, e o art. 11 da Resolução ANTAQ nº 127/2025 disciplina a participação social, admitindo dispensa apenas para hipóteses de menor materialidade econômica, nos parâmetros ali estabelecidos.

29. No caso, o valor global estimado do contrato alcança aproximadamente R\$ 25,7 bilhões, patamar muito superior aos limites de dispensa previstos, razão pela qual a reabertura de audiência e consulta públicas se impõe como exigência procedimental para a higidez e a legitimidade do certame, independentemente de ponderações de conveniência ligadas à celeridade.

30. Assim, a diretriz ministerial de dispensa de nova audiência pública, ainda que inspirada em preocupação legítima com o cronograma, deve ser analisada à luz desse marco normativo e do cenário de remodelagem estrutural evidenciado nos autos, sob pena de fragilização da instrução e de incremento do risco jurídico do certame.

31. Registre-se que a presente decisão não se orienta por juízo de conveniência sobre o cronograma, mas por dever institucional de assegurar aderência procedimental e estabilidade jurídica do certame, prevenindo riscos de nulidade, judicialização e apontamentos de controle que, na prática, poderiam comprometer a própria política pública de desestatização.

32. Diante desse cenário de reformulação estrutural, passo a enfrentar a diretriz do Ministério de Portos e Aeroportos, exarada no Despacho Decisório nº 70/2025/SNP-MPOR e posteriormente retificada, que sugere a dispensa de nova audiência pública sob o argumento da celeridade processual e do histórico de consultas já realizadas para o complexo portuário. Com as devidas vênias ao entendimento do Ilustre Poder Concedente, e imbuído do espírito de colaboração institucional, corroboro o entendimento manifestado pela SELC, por meio da Nota Técnica nº 44/2025/SELC/DG, que demonstrou, com clareza solar, que a busca pela eficiência administrativa não pode se sobrepor aos princípios basilares da segurança jurídica, da transparência e da legitimidade que devem reger o processo licitatório.

33. **A realização de uma nova Audiência Pública não deve ser interpretada como um entrave burocrático ou um retrocesso no cronograma, mas sim como um instrumento indispensável de "blindagem" do projeto contra riscos jurídicos futuros. A ausência de um debate social amplo e específico sobre as novas premissas — notadamente a inclusão de contêineres e a extinção, a longo prazo, dos berços públicos — poderia ensejar questionamentos judiciais severos e apontamentos de órgãos de controle, resultando, paradoxalmente, em paralisações e atrasos muito superiores aos 30 ou 45 dias de consulta ora propostos pela área técnica.**

34. O princípio da publicidade e do controle social impõe que a Administração ofereça à coletividade a oportunidade de se manifestar sobre um projeto que foi substancialmente alterado em sua essência. A "nova" modelagem afeta diretamente a comunidade portuária local, os trabalhadores, os usuários e a população do entorno, grupos que não tiveram a chance de opinar sobre esse desenho específico na audiência anterior, configurando-se, a juízo deste Relator, um vício de legitimidade caso o processo avance sem esse novo escrutínio.

35. Portanto, em estrita consonância com a análise técnica, voto pela necessidade imperiosa de reabertura do prazo para contribuições sociais, recomendando um período de 30 (trinta) dias. Tal medida visa conferir robustez, legitimidade e transparência ao certame, mitigando riscos de questionamentos sobre o cerceamento da participação social em um projeto de tamanha envergadura e complexidade, garantindo que o leilão ocorra em um ambiente de estabilidade regulatória.

36. Avanço, agora, para o segundo ponto crítico a ser abordado, que diz respeito à determinação do Poder Concedente para inclusão de cláusula contratual obrigando a operação de cargas de operadores previamente cadastrados pela Autoridade Portuária, em berços por ela designados. Embora a preocupação do Poder Concedente com a continuidade das operações dos atuais operadores e com a transição do modelo de exploração seja legítima e louvável, a solução jurídica proposta — que se assemelha a uma reserva de mercado ou de berço via cláusula contratual — esbarra em inconsistências regulatórias e econômicas que merecem profunda ponderação.

37. Sob a ótica regulatória, é fundamental destacar que a ANTAQ já dispõe de arcabouço normativo suficiente para prevenir e reprimir práticas discriminatórias e abuso de poder econômico, com destaque para a Resolução ANTAQ nº 75/2022, bem como para o dever contratual de atuação isonômica e não discriminatória, nos termos da cláusula 7.1.1, XXIV, da minuta contratual. O futuro arrendatário tem o dever legal e contratual de atuar de forma isonômica e não discriminatória, estando sujeito a pesadas sanções administrativas em caso de descumprimento, o que demonstra que a regulação *ex post* mostra-

se, neste caso concreto, mais adequada e flexível do que a imposição de uma rigidez contratual *ex ante* que poderia engessar a operação.

38. Sob a ótica econômica, a modelagem do EVTEA revisado partiu da premissa fundamental de que o arrendatário capturará a demanda integral do porto após o período de transição (a partir do 10º ano contratual), assumindo a exclusividade dos berços mediante a realização de vultosos investimentos em infraestrutura. A imposição de uma "servidão" de berço para terceiros alteraria drasticamente a base de cálculo da Demanda Micro do projeto, pois, se o berço não é de uso exclusivo, a projeção de receitas diminui e o risco operacional aumenta, exigindo, conseqüentemente, que o equilíbrio econômico-financeiro do projeto e o valor de outorga sejam inteiramente recalculados.

39. Não se trata, portanto, de negar a diretriz ministerial, mas de alertar, com responsabilidade técnica, que sua implementação imediata, sem a devida revisão das premissas econômicas subjacentes, tornaria o edital inconsistente com os estudos que o fundamentam. Dessa forma, a solução tecnicamente correta é submeter essa questão — a operação de terceiros nos berços do arrendamento — ao crivo da nova Audiência Pública, permitindo que o mercado e a sociedade debatam se essa modelagem é viável ou se ajustes são necessários, para que a ANTAQ e o MPOR tomem a decisão final munidos de dados concretos e do contraditório.

40. Outro ponto de extrema relevância e sensibilidade social levantado pela área técnica diz respeito à aplicação da Convenção nº 169 da OIT e ao relacionamento com a comunidade tradicional da Baía do Araújo. Acompanho a prudência sugerida pela SELC e pela PFA no sentido de que não é juridicamente defensável restringir a aplicação da Convenção ao momento do licenciamento ambiental, embora seja correto reconhecer que o licenciamento é o locus central de operacionalização da CLPI, a qual deve ser preparada desde o planejamento e refletida na modelagem da outorga.

41. Esse encaminhamento não implica deslocar, substituir ou concentrar na ANTAQ a condução da CLPI, mas tão somente assegurar que a modelagem e o cronograma do projeto não avancem de forma a inviabilizar, dificultar ou esvaziar a consulta, em coordenação com os órgãos competentes.

42. Não obstante a imprescindibilidade dessa escuta, é imperioso estabelecer distinção procedimental clara. A CLPI não se traduz em ato único, mas em processo dialógico específico, com sujeitos, protocolos e metodologia próprios, não se confundindo com a audiência/consulta pública geral do arrendamento, voltada a colher subsídios sobre minutas e premissas de modelagem.

43. Por essa razão, entendo adequado que as tratativas preparatórias e introdutórias relativas à Convenção nº 169 tramitem em trilha própria, antecedente ao lançamento do edital, em articulação interinstitucional, com caráter formativo e de pactuação metodológica, inclusive para identificação de representação legítima da comunidade, definição de formas de devolutiva e monitoramento do processo, conforme sugerido na instrução.

44. Deverá constar dos autos registro mínimo das providências adotadas, das interlocuções interinstitucionais realizadas e da programação pactuada, de modo a permitir controle de conformidade e rastreabilidade administrativa, sem prejuízo da autonomia do rito próprio da CLPI.

45. Tal separação não tem por objetivo reduzir a participação, mas assegurar adequação metodológica e coordenação de cronogramas com os órgãos competentes, de modo que, até o momento da outorga, as consultas exigíveis estejam realizadas ou, ao menos, devidamente programadas, sem que a Agência pratique atos que possam inviabilizá-las.

46. No que tange aos aspectos ambientais, verificou-se a necessidade imperativa de migração do licenciamento para a esfera federal, sob competência do IBAMA, dado que os novos quantitativos de movimentação (especialmente a carga containerizada) superam os limites estabelecidos no Decreto nº 8.437/2015 para o licenciamento estadual. A presente decisão contempla a determinação para que a ANTAQ e a estruturadora (Infra S.A.) apoiem ativamente as gestões necessárias para a adequada instrução do licenciamento ambiental, inclusive quanto ao Termo de Referência. Registre-se, ademais, que tais tratativas já foram iniciadas no âmbito do processo, por meio do Ofício nº 8/2025/GMS/SDSI/ANTAQ (SEI nº 2619967), tendo o IBAMA encaminhado o Ofício nº 225/2025/COMAR/CGMAC/DILIC (SEI nº 2639019) e o Termo de Referência Modelo EIA/RIMA – Portos e

Terminais Portuários – COMAR – Março/2022 e anexos (SEI nº 2639020), sem prejuízo de eventual necessidade de TR específico/atualizado para o empreendimento.

47. Cumpre consignar, ainda, que as consultas à Autoridade Aduaneira, ao Poder Municipal e à própria Autoridade Portuária já foram realizadas, conforme demonstram, respectivamente, o Ofício DG 317 (SEI nº 2603579), o Ofício DG 318 (SEI nº 2603583) e o Ofício 11 (SEI nº 2603456). Na mesma oportunidade, a Autoridade Portuária manifestou-se sobre pontos específicos que foram endereçados na Nota Técnica nº 44/2025/SELC/DG (SEI nº 2771348), notadamente do item 156 ao 166, com os quais acompanho. Considerando, contudo, a nova configuração do arrendamento e a ampliação da área, entendo pertinente que tais manifestações sejam, no que couber, atualizadas e complementadas, para resguardar a higidez instrutória do certame.

48. Quanto às diretrizes de sustentabilidade, acolho a padronização das cláusulas referentes ao "Programa Carbono Sustentável", alinhando-as às práticas já consolidadas em outros leilões da Agência. A exigência contratual de elaboração de inventários anuais de emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE) e de planos de mitigação, em conformidade com as normas internacionais mais atualizadas, mostra-se suficiente para garantir a aderência do projeto às políticas de ESG (Environmental, Social and Governance), sem a necessidade de criar obrigações atípicas que poderiam onerar desnecessariamente o contrato e reduzir sua atratividade.

49. No aspecto crucial da engenharia e das operações portuárias, a Nota Técnica nº 44/2025/SELC/DG registrou questionamentos da Companhia Docas de São Sebastião (CDSS) acerca da dragagem de manutenção dos berços e do respectivo custeio. De um lado, consta esclarecimento de que a dragagem de aprofundamento integra o CAPEX do projeto, ao passo que a dragagem de manutenção teria sido alocada à esfera da Autoridade Portuária. De outro, a CDSS apontou estimativa anual relevante para a dragagem de manutenção, bem como preocupação quanto à suficiência da arrecadação via Tabela I para suportar tais custos, sugerindo, ainda, que, após a entrega dos berços ao arrendatário, a dragagem de manutenção seja incorporada ao OPEX do empreendimento, mantendo-se, até então, a responsabilidade da Autoridade Portuária durante o período de operação pública.

50. Nesse contexto, reputo indispensável que a nova Audiência Pública contemple debate específico sobre a adequada alocação de responsabilidades e a fonte de custeio da dragagem de manutenção (inclusive quanto aos reflexos sobre a Tabela I e sobre a matriz de riscos), de modo a conferir máxima transparência e previsibilidade regulatória ao certame e a mitigar riscos de controvérsia futura quanto à sustentabilidade operacional do arrendamento.

51. Também merece destaque a necessidade de atualização das consultas institucionais. Embora consultas tenham sido realizadas recentemente à Receita Federal e ao Município (Ofícios DG 317 e 318, SEI nº 2603579 e 2603583), a expansão significativa da área do terminal e a definição de uma nova poligonal impõem a reiteração destas. É plausível que surjam novas sobreposições territoriais ou questões de zoneamento urbano não captadas anteriormente, recomendando a precaução administrativa de ouvir esses entes novamente sobre o *novus* desenho do projeto.

52. No tocante às exigências de qualificação e garantias, concordo plenamente com os ajustes propostos pela área técnica para refletir o novo vulto financeiro do contrato, cujo valor global estimado atinge a cifra de R\$ 25 bilhões. A estipulação de um Capital Social Mínimo correspondente a 20% do valor do CAPEX (totalizando cerca de R\$ 768 milhões) é uma medida proporcional e necessária para assegurar a robustez financeira do futuro operador, garantindo que este possua capacidade de suportar os pesados investimentos previstos.

53. Ressalto, ainda, a importância estratégica da cláusula que veda a transferência de controle societário e da titularidade do arrendamento antes da conclusão dos investimentos mínimos obrigatórios, salvo em casos excepcionais de insolvência. Tal medida, que já foi adotada com sucesso em outros certames de grande porte (como o STS10), visa evitar a especulação imobiliária com ativos públicos e assegurar que o vencedor do leilão tenha um compromisso real e de longo prazo com a entrega da infraestrutura prometida.

54. A governança deste processo decisório exige que a Agência atue não apenas como mera executora de políticas públicas, mas como garantidora da higidez técnica e legal dos projetos de

desestatização. Ao apontar as necessidades de ajuste e a imprescindibilidade de nova consulta pública, a ANTAQ, longe de criar obstáculos, fortalece a política do Ministério, entregando ao mercado um ativo mais maduro, seguro e menos propenso a falhas ou contestações.

55. As alterações propostas nas minutas de Edital e Contrato, detalhadamente expostas na Nota Técnica, refletem esse trabalho minucioso de compatibilização entre a vontade política de dotar o porto de um novo perfil logístico e a realidade técnica e jurídica que impõe limites e ritos a serem observados. A aprovação dessas minutas preliminares é um passo decisivo para que o debate público possa ocorrer sobre bases concretas e atualizadas.

56. Impende registrar, por oportuno, o tratamento conferido à análise dos impactos concorrenciais decorrentes da nova vocação do terminal. Conforme bem pontuado pela Secretaria Especial de Licitação de Concessões (SELC) no Despacho SEI nº 2767406, a introdução da movimentação de contêineres em escala expressiva (1,35 milhão de TEUs/ano) altera a dinâmica regional, exigindo um posicionamento técnico desta Agência sobre a relação de complementaridade ou concorrência com o Porto de Santos.

57. Nesse sentido, a área técnica agiu com o devido zelo ao encaminhar o feito à Superintendência de Regulação (SRG) para manifestação especializada, nos termos do Despacho SELC (SEI nº 2767406), com o objetivo de analisar os apontamentos registrados pelo Poder Concedente no item 12.6 do Ato Justificatório (Nota Técnica nº 122/2025 - SEI nº 2762847) e no item 6 do Despacho nº 748/2025/DNOP-SNP-MPOR (SEI nº 2762806), que abordam a concorrência no mercado. Entendo, contudo, que a pendência dessa manifestação específica não constitui óbice à abertura imediata da Audiência Pública. Pelo contrário, a instrução processual ganha em celeridade e eficiência ao permitir que a avaliação concorrencial tramite em paralelo ao período de escuta social.

58. Dessa forma, fica estabelecido que as conclusões da SRG deverão ser devidamente acostadas aos autos e consideradas na análise final deste Colegiado, antes da aprovação definitiva do edital, assegurando que o projeto vá a leilão com todas as arestas regulatórias devidamente aparadas, sem que isso implique, no presente momento, paralisação do cronograma de desestatização.

59. Concluo esta manifestação reforçando a convicção de que a realização da nova Audiência Pública, com prazo de 30 (trinta) dias, não representa um atraso no cronograma de desestatização. Pelo contrário, trata-se do caminho mais curto e seguro para o sucesso do leilão, pois tentar "ganhar tempo" suprimindo essa etapa fundamental poderia custar meses ou anos de litígios futuros que paralisariam os investimentos de que o Porto de São Sebastião tanto necessita.

60. Por fim, acolho a solicitação da Secretaria Especial de Licitação de Concessões (SELC) para que a presente decisão seja proferida *ad referendum* da Diretoria Colegiada. Tal medida encontra amparo no art. 43 da Resolução nº 66-ANTAQ, de 27 de janeiro de 2022, uma vez que restam preenchidos os requisitos cumulativos de comprovada urgência e relevância para sua adoção, bem como a devida instrução processual exigida pela norma.

61. A relevância da matéria é incontestável, tratando-se de projeto estruturante para a logística nacional que envolve investimentos na ordem de R\$ 3,8 bilhões e promove uma reformulação completa do modelo de exploração do complexo portuário de São Sebastião. Já a urgência, requisito essencial para o rito excepcional previsto no *caput* do art. 43, impõe-se diante da necessidade de cumprimento do cronograma de desestatizações anunciado pelo Ministério de Portos e Aeroportos, que prevê a realização do leilão ainda no primeiro quadrimestre de 2026. A não abertura imediata da Audiência Pública neste momento comprometeria as etapas subsequentes, notadamente a análise do Tribunal de Contas da União, inviabilizando a janela de oportunidade planejada para o certame.

62. Diante de todo o exposto, ao corroborar a análise da área técnica, consubstanciada na Nota Técnica nº 44/2025/SELC/DG e Despacho SELC 2772725, apresento aos meus pares a seguinte proposta de decisão, em caráter "*ad referendum*" da Diretoria Colegiada:

I - aprovar a abertura de nova audiência e consulta públicas, visando obter contribuições, subsídios e sugestões adicionais para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos ao arrendamento da área SSB01, considerando as alterações substanciais promovidas na modelagem do projeto, notadamente a inclusão

da movimentação de carga containerizada, a expansão da área para 426.949 m² e o incremento dos investimentos obrigatórios;

II - determinar que o procedimento de audiência e consulta públicas seja realizado pelo prazo de 30 (trinta) dias, com início preferencialmente ainda no ano de 2025;

III - determinar a inclusão, no escopo da nova audiência pública, de ponto específico para debater a determinação ministerial de “inclusão, nas minutas de Edital e de Contrato, de cláusula que estabeleça a obrigação da futura arrendatária de operar, em berço por ela designado, referente às cargas de operadores previamente cadastrados pela Autoridade Portuária”

IV - determinar à Secretaria Especial de Licitação de Concessões (SELC) que, em procedimento apartado e paralelo ao da Audiência Pública, e em etapa antecedente ao lançamento do edital, promova a articulação interinstitucional com o Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR) e os órgãos competentes, com vistas a estruturar, pactuar metodologicamente e programar as tratativas preparatórias e introdutórias junto à comunidade tradicional da Baía do Araçá, em observância às diretrizes da Convenção nº 169 da OIT, assegurando cronogramas compatíveis, registrando as devolutivas pertinentes e resguardando as competências próprias dos órgãos responsáveis pela condução e operacionalização da Consulta Livre, Prévia e Informada (CLPI);

V - determinar a atualização, no que couber, das consultas institucionais, mediante o envio de ofícios:

a) à Receita Federal do Brasil (RFB) e à Prefeitura Municipal de São Sebastião, para atualização de manifestação sobre eventuais interferências e providências decorrentes da expansão e remodelagem do projeto; e

b) à Companhia Docas de São Sebastião (CDSS), para atualização de informações sobre processos judiciais e administrativos na área expandida, bem como para ratificação das premissas de custos de dragagem de manutenção;

VI - aprovar as respostas às contribuições recebidas na Consulta Pública nº 13/2024, consubstanciadas nas planilhas atualizadas pela área técnica (SEI nº 2771347 e 2771346);

VII - determinar à Superintendência de ESG e Inovação (SESGI), por meio da Gerência de Meio Ambiente e Sustentabilidade (GMS), que, em conjunto com a Infra S.A., dê continuidade e adote as providências necessárias junto ao IBAMA visando à obtenção, confirmação e, se necessário, atualização do Termo de Referência aplicável ao licenciamento ambiental na esfera federal, diante da remodelagem do projeto e da reavaliação de competência;

VIII - aprovar as minutas de Edital e Contrato (SEI nº 2772317 e 2772318), com as ressalvas apontadas na Nota Técnica nº 44/2025/SELC/DG, exclusivamente para fins de submissão ao novo procedimento de consulta pública;

IX - determinar que a Comissão Permanente de Licitação de Arrendamentos Portuários da ANTAQ - CPLA promova a devida divulgação da versão pública das respostas às contribuições;

X - determinar à Superintendência de Regulação (SRG) que conclua a manifestação técnica especializada relativa aos impactos concorrenciais decorrentes da nova vocação do terminal e promova a devida juntada aos autos, em regime de prioridade, para consideração obrigatória por este Colegiado antes da aprovação definitiva do edital; e

XI - cientificar o Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR) e à Companhia Docas de São Sebastião (CDSS) acerca da presente decisão.

Atenciosamente,

WILSON PEREIRA DE LIMA FILHO

Diretor Relator



Documento assinado eletronicamente por **Wilson Pereira de Lima Filho, Agente Público**, em 17/12/2025, às 13:58, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 1º, art. 6º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://www.antaq.gov.br/>, informando o código verificador **2773054** e o código CRC **1B1E37F5**.