



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

NOTA TÉCNICA Nº 44/2025/SELC/DG

Assunto: complemento à análise das contribuições recebidas na Consulta Pública nº 13/2024-ANTAQ, referente ao arrendamento da área SSB01, localizada no Porto Organizado de São Sebastião/SP.

DA INTRODUÇÃO

1. Esta nota técnica tem por objetivo complementar os achados constantes da Nota Técnica nº 5/2025/SELC/DG (SEI nº 2482896), a qual, por sua vez, analisou as contribuições recebidas na Consulta Pública nº 13/2024-ANTAQ, referente ao arrendamento da área SSB01, localizada no Porto Organizado de São Sebastião/SP.
2. Na conclusão da citada Nota Técnica nº 5/2025/SELC/DG, foi informado, nos itens 78 e 79, que esta CPLA não havia procedido, naquele momento, a qualquer alteração nas minutas de Edital e Contrato após os achados da Audiência Pública. Ou seja, as minutas de Edital e Contrato deveriam seguir nos moldes pré-Audiência Pública, porque, dada a natureza das questões levantadas pelas contribuições (cujo resultado seria certamente a modificação substancial dos estudos, como apontado nas respostas às contribuições), entendeu-se ser tecnicamente mais adequado que fossem promovidas as alterações nas citadas minutas somente após a revisão dos estudos, quando haveria melhores condições de adequar o texto aos novos achados do estudo.
3. Conseqüentemente, antes de aprovação das minutas pela Diretoria Colegiada da Agência (aprovação essa que teria como resultado o envio do processo ao MPOR para, ato contínuo, encaminhar o processo à auditoria do TCU), foi recomendado que a revisão do EVTEA passasse antes pela ANTAQ para que fossem averiguadas as alterações e inovações do projeto.
4. Pois, a depender da natureza e dimensão da revisão do projeto SSB01 pós-Audiência Pública, seria preciso que a ANTAQ avaliasse, inclusive, a necessidade ou não de nova Audiência Pública, a fim de dar nova oportunidade à coletividade de oferecer suas contribuições ao projeto.
5. De toda sorte, a CPLA encaminhou à relatoria a "Planilha Contribuições Respondidas SSB01 - pública (SEI nº 2489933)", que consistia em versão sem a identificação dos contribuintes, e a "Planilha Contribuições Respondidas SSB01 - restrita (SEI nº 2489931)", referente à versão a ser enviada à Corte de Contas, contendo a identificação dos participantes, devidamente preenchidas e aptas à publicação.
6. Após encaminhamento da Nota Técnica nº 5/2025/SELC/DG para Diretor Relator, este definiu (conforme Despacho D2 - SEI nº 2515402) que a melhor conduta, antes mesmo de aprovar as planilhas de respostas às contribuições e as minutas de Edital e Contrato, seria aguardar a conclusão da revisão dos estudos, no sentido de que se fizesse clara a política pública que seria adotada para o projeto.
7. Sendo assim, foi requisitado que o MPOR encaminhasse à ANTAQ, assim que concluídos, tanto o EVTEA revisado como uma nova planilha com sugestões de respostas às contribuições da Audiência Pública, a qual refletisse melhor os pontos revisados pelo novo EVTEA.

8. Pois bem, eis que, em virtude da revisão do EVTEA (naquele momento, ainda em processo finalização da revisão), o MPOR encaminhou à ANTAQ o Ofício nº 223/2025DNOP-MPORSNP-MPOR (SEI nº 2586219), por meio do qual foram encaminhadas as novas sugestões de respostas às contribuições da Audiência Pública, conforme documento SEI nº 2586222.

9. Por fim, por meio do OFÍCIO Nº 1312/2025/CHGAB-SNP-MPOR/SNP-MPOR (SEI nº 2762795) o MPOR encaminhou à ANTAQ a Nota Técnica nº 122/2025/SNP-MPOR (SEI nº 2762847), que é o Ato Justificatório para Modelagem de Projeto no Âmbito do Programa de Arrendamentos Portuários do Governo Federal - Porto Organizado de São Sebastião (SSB01), bem como, toda a documentação pertinente ao EVTEA devidamente revisado – versão "rev.01", acompanhado do Despacho Decisório nº 70/2025/SNP-MPOR (SEI nº 2762801), posteriormente revisado pela Retificação (SEI nº 2764052).

10. Nesta Retificação, o MPOR sugere a dispensa de realização de nova audiência pública, "*à luz do histórico de consultas já realizadas para o Porto de São Sebastião e do grau de conhecimento previamente consolidado junto às comunidades locais e demais interessados*". Contudo, lembra que a competência da avaliação desta questão é da ANTAQ. Tal questão será objeto desta nota mais à frente.

11. São tais os documentos que compõe o EVTEA revisado:

- a) Despacho Decisório nº 70/2025/SNP-MPOR (SEI nº 2762801);
- b) Despacho nº 748/2025/SNP-MPOR (SEI nº 2762806);
- c) Nota Técnica nº 13/2025 - INFRA S.A. (SEI nº 2762811);
- d) Nota Técnica nº 122/2025 - Ato Justificatório (SEI nº 2762847);
- e) Estudo SSB-01 - Seção A - Apresentação rev01 (SEI nº 2762848);
- f) Estudo SSB-01 - Seção B - Estudo de Mercado rev01 (SEI nº 2762849);
- g) Estudo SSB-01 - Seção C - Engenharia rev01 (SEI nº 2762850);
- h) Estudo SSB-01 - Seção D - Operacional rev01 (SEI nº 2762851);
- i) Estudo SSB-01 - Seção E - Financeiro rev01 (SEI nº 2762852);
- j) Estudo SSB01 - Seção F - Ambiental rev01 (SEI nº 2762853);
- k) Anexo Conceitual Fase 02_figura 05 (SEI nº 2762856);
- l) Anexo Conceitual Fase 03_figura 07 (SEI nº 2762857);
- m) Anexo Conceitual Fase Final_figura 10 (SEI nº 2762859);
- n) Anexo Conceitual Fase Final_Retroáre_figura 09 (SEI nº 2762861);
- o) Anexo Delimitação Fase 01_figura 03 (SEI nº 2762862);
- p) Anexo Delimitação Fase 02_figura 04 (SEI nº 2762863);
- q) Anexo Delimitação Fase 03_figura 06 (SEI nº 2762864);
- r) Anexo Delimitação Fase Final_figura 08 (SEI nº 2762865);
- s) Anexo Layout Geral Figura 02 (SEI nº 2762866);
- t) Anexo Layout Píer Carta Náutica_Figura 01 (SEI nº 2762867).

12. Passemos, pois, a contemplar quais foram as alterações e inovações do projeto após a Audiência Pública, a fim de que seja possível fazer o apropriado ajuste nas minutas de Edital e Contrato bem como eventualmente corrigir alguma resposta de contribuição que necessite de ajuste em função dos achados da revisão dos estudos.

DAS ALTERAÇÕES MAIS RELEVANTES NOS ESTUDOS - EVTEA

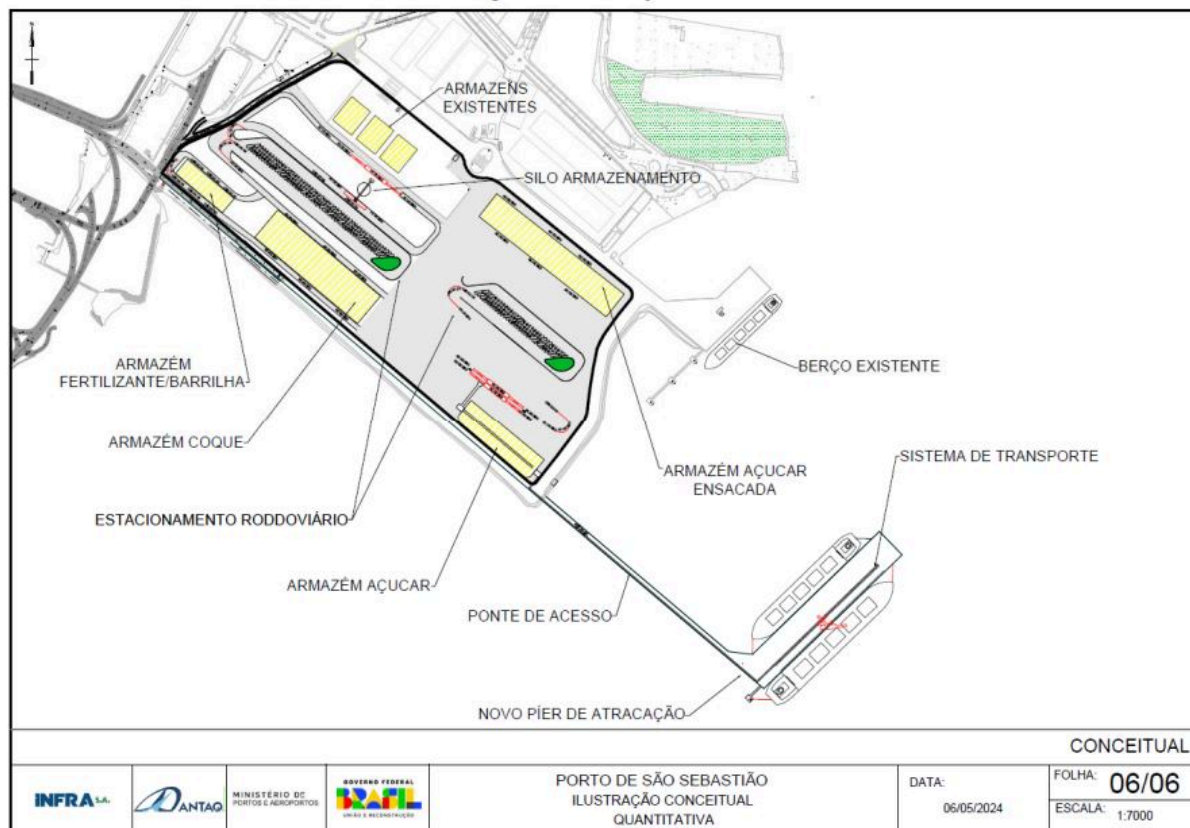
13. Serão destacadas abaixo as alterações mais relevantes do arrendamento SSB01, de forma a apresentar um panorama geral da revisão realizada.

14. Como informa a Nota Técnica nº 13/2025 - INFRA S.A. (SEI nº 2762811), a diretriz do Poder Concedente foi de que o terminal deveria se manter como multipropósito, mas que deveria ser incluída a movimentação de contêineres. Ademais, todas as áreas operacionais e berços do porto organizado deveriam ser integradas ao SSB01.

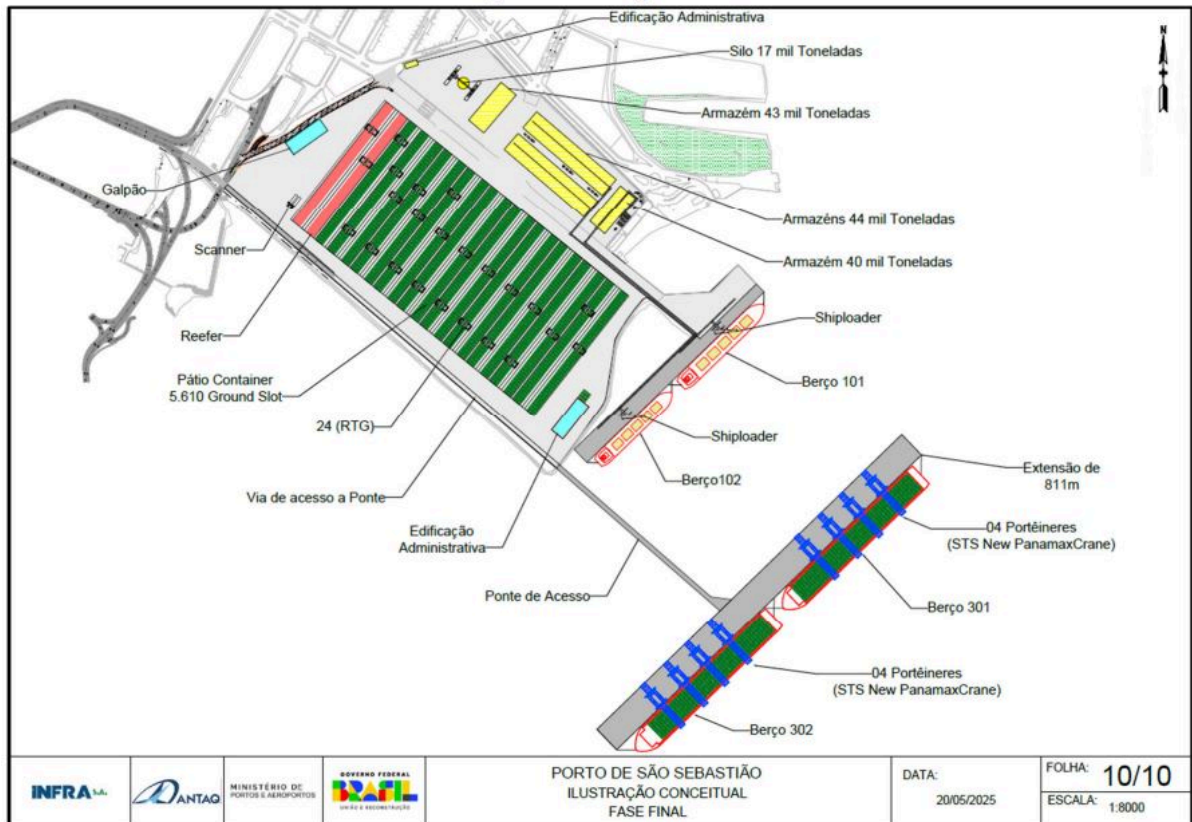
15. Conseqüentemente, não só a natureza da carga do arrendamento foi alterada (tendo sido retirada a carga geral e incluída a carga containerizada), como a área do arrendamento saltou de 261.941 m² para 426.949 m² (onshore e offshore), conforme PDZ-2024 do Porto de São Sebastião.

16. Logo abaixo, na primeira figura (Anexo C-1: Figura 6 - Ilustração Conceitual Geral), está o arranjo conceitual do projeto que foi para a Audiência Pública e, na segunda figura (Anexo C-1: Figura 9 - Ilustração Conceitual Geral), está o arranjo conceitual do projeto após a revisão do EVTEA pós-Audiência Pública:

Anexo C-1: Figura 6 – Ilustração Conceitual Geral



Anexo C-1: Figura 9 – Ilustração Conceitual Geral



17. A modelagem do arrendamento SSB01 que, no âmbito desta ANTAQ, foi para a audiência pública não previa, especificamente, a movimentação de carga containerizada. Pelo contrário, conforme o EVTEA antigo, mais especificamente o Estudo SSB-01 - Seção B - Estudo de Mercado (3) (SEI nº 2298405), "o estudo de mercado não identificou potencial de movimentação para o cenário tendencial". A exceção foi feita para o açúcar ensacado, o qual apresentava uma forte tendência de migração para contêineres. Conseqüentemente, apenas para essa carga, foi prevista possibilidade de migração para o contêiner. Contudo, não foi feita, naquele contexto, análise da demanda micro ou macro para o mercado de contêineres.

18. Entretanto, na revisão do EVTEA pós-Audiência Pública, recebida por esta ANTAQ ao dia 05/12/2025, por meio do Ofício Nº 1312/2025/CHGAB-SNP-MPOR/SNP-MPOR (SEI nº 2762795), e cujos achados foram validados pelo Poder Concedente na Nota Técnica Nº 122/2025 - Ato Justificatório SSB01 (SEI nº 2762847), passou a ser prevista, para o arrendamento SSB01, ao final dos investimentos, uma capacidade dinâmica do sistema de embarque/desembarque anual de contêineres de 1.35 milhão de TEUs.

19. Em função da inclusão da carga containerizada no estudo de demanda do projeto, entende-se que muda o cenário concorrencial do Porto de São Sebastião se comparado à conjuntura avaliada no EVTEA que foi submetido a esta Audiência Pública.

20. O Poder Concedente, por sua vez, se manifestou sobre a questão da concorrência no Ato Justificatório, no item 12. Lá, defendeu que o SSB01 "foi concebido para atender demandas específicas" da região e, por esse motivo, atenderia fluxos de carga distintos daqueles do complexo santista, de modo que não haveria redistribuição de cargas entre esses dois portos. Portanto, defende que o Porto de Santos e o de São Sebastião devem ser considerados como complementares, assim como ocorreria com os demais portos da região Sul-Sudeste em relação a Santos. Dessa forma, o Poder Concedente conclui que "o arrendamento SSB01 não compete com o Porto de Santos, não havendo concorrência inter ou intraportos, sendo portos complementares".

21. Contudo, o Poder Concedente fez constar que cabe à ANTAQ a competência para manifestação final acerca da concorrência no setor portuário.

22. Tendo isso em vista, esta SELC encaminhou o Despacho SELC (SEI nº 2767406) à SRG, para que esta se manifestasse sobre eventuais riscos concorrenciais no contexto do arrendamento SSB01.

23. Dando sequência, como consequência da revisão, foi incluído, na Seção B - Estudos de Mercado, a demanda macro e micro da carga containerizada para o Porto de São Sebastião. Consequentemente, foi calculado o MME para a carga containerizada a partir do método *Value at Risk* (VaR) histórico para um grau de confiança de 95%. No caso do arrendamento SSB01, chega-se a um VaR 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.

24. No que se refere à data-base do estudo, esta foi alterada para **julho de 2024**, o que resultou em revisão dos custos unitários de todos os itens previstos no CAPEX.

25. Tendo sido adicionados investimentos para a movimentação de contêineres bem como outras alterações, o valor total calculado para o CAPEX teve aumento expressivo, passando de R\$ 656 milhões para R\$3,8 bilhões, previstos para serem realizados nos nove primeiros anos contratuais.

26. A revisão também impactou na disponibilidade de berços, sendo que todos os berços do porto organizado foram trazidos para o arrendamento, não restando mais berço público no Porto de São Sebastião. É pois obrigação da futura arrendatária disponibilizar dois berços para contêineres e dois berços para granéis sólidos.

27. Ademais, toda a capacidade do terminal foi revisada, com previsão de capacidade dinâmica para 1,35 milhão de TEU/ano (após investimentos) e 3,45 milhões de toneladas/ano de Granéis Sólidos (após investimentos).

28. Com relação à carga de granel, todos os quantitativos dos itens de armazenamento, equipamentos e infraestrutura de atracação para a movimentação de granéis sólidos foram revisados, justificado pela alteração de layout do terminal, passando para os pátios 1 e 2 do Porto de São Sebastião.

29. Consequentemente, todo um novo arranjo de armazéns, de torres de transferência, ponte de acesso e píer foi previsto para atender aos novos parâmetros de carga granel previstos no projeto. Por exemplo, para a modelagem do estudo, foram considerados novas estruturas de armazenamento:

1- Açúcar Granel: novo armazém estruturado, em área de aproximadamente 3.432 m², com capacidade estática mínima de 40.000 toneladas

2- Malte e cevada: silo de armazenamento dentro da área do futuro arrendamento com capacidade estática mínima de aproximadamente 17 mil toneladas.

3- Barrilha e sulfato: construção de capacidade estática complementar de 43 mil toneladas na área do arrendamento para acondicionamento de barrilha e sulfato.

4- Coque de petróleo: construção de novo armazém, em área de aproximadamente 16,4 mil m², com capacidade estática mínima de 44 mil toneladas.

30. No que concerne à sessão ambiental do EVTEA, tendo em vista a nova modelagem, houve a necessidade de alteração da esfera do licenciamento ambiental, passando da estadual para a federal, tendo o IBAMA como órgão licenciador. Tal mudança se deu, principalmente tendo em vista que a movimentação de carga prevista para o terminal, notadamente a containerizada, supera os quantitativos definidos no Decreto Federal nº 8.437/2015.

31. Devido a alteração da esfera de licenciamento e o crescimento do escopo do projeto, verificou-se a necessidade de incorporação do instituto da compensação ambiental na modelagem do empreendimento.

32. Destaco também a inserção, no contexto dos "Programas Ambientais", algumas questões relativas à dragagem de aprofundamento. Por exemplo, foi inserido Programa de Monitoramento da Atividade Pesqueira visando a mitigação dos impactos nas comunidades pesqueiras da região e além de garantir a escuta ativa e participativa dessas comunidades no planejamento das atividades, nos moldes da OIT 169, a ser executado nas etapas de instalação e operação do empreendimento, contendo, dentre outras ações, a realização de quatro reuniões livres, prévias e informadas, com as comunidades tradicionais presentes na região, sendo duas por ano, nos dois primeiros anos de arrendamento e, ainda, incluiu-se a elaboração de estudos e ações para a execução, implantação e monitoramento do Programa Carbono Sustentável.

33. Em suma, no que compete à frente ambiental e de sustentabilidade, a revisão do EVTEA foi incisiva no sentido de apontar que o elevado incremento de complexidade e de porte ao empreendimento trouxe uma série de desafios ambientais. Não por menos, optou-se por aumento nos investimentos com programas ambientais nas etapas de instalação e operação do empreendimento.

DOS NOVOS PARÂMETROS DE LICITAÇÃO

34. Em virtude da revisão do EVTEA, os parâmetros da licitação foram redefinidos. A seguir, serão apresentados os novos parâmetros.

35. O **valor global estimado do contrato** é de **R\$ 25.716.895.000,00 (vinte e cinco bilhões, setecentos e dezesseis milhões oitocentos e noventa e cinco mil reais)**. O valor do arrendamento devido pela licitante vencedora à administração do porto será de **R\$ 1.355.448,02 (um milhão, trezentos e cinquenta e cinco mil quatrocentos e quarenta e oito reais e dois centavos)**, em parcelas fixas mensais, a título de Valor de Arrendamento Fixo; **R\$ 1,14 (um real e quatorze centavos)** por tonelada de granéis sólidos, a título de **Valor do Arrendamento Variável**; **R\$ 44,56 (quarenta e quatro reais e cinquenta e seis centavos)** por TEU, excluindo os oriundos da movimentação de transbordo e remoção, a título de **Valor do Arrendamento Variável**; e **R\$ 22,28 (vinte e dois reais e vinte e oito centavos)** por TEU de contêineres de transbordo e remoção a título de Valor do Arrendamento Variável.

36. O critério de licitação escolhido pelo Poder Concedente, dentro dos previstos pelo [Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013](#), foi o de **Maior Valor de Outorga**. O Poder Concedente adotou para a licitação a modalidade de leilão, conforme a **Nova Lei de Licitações - Lei nº 14.133/2021**.

37. O **pagamento do valor de outorga** foi estipulado da seguinte forma: entrada de 25% (vinte e cinco por cento), a ser paga de forma prévia à assinatura do contrato, e o valor restante a ser pago em 05 (cinco) parcelas anuais, conforme definido pelo Poder Concedente. O parcelamento do pagamento do valor da outorga proposto pela proponente vencedora é uma estratégia adotada pelo Poder Concedente assegurada no inciso II do art. 16 da Lei nº 12.815, de 2013, para atrair interessados, uma vez que este mecanismo impacta favoravelmente a atratividade do empreendimento.

38. Quanto ao valor do **Capital Social Mínimo**, o Poder Concedente entendeu como imprescindível a obrigatoriedade de que ele fosse, no mínimo, 20% (vinte por cento) do valor do Investimento Total - CAPEX (R\$ 3.842.895.000,00) projetado para o arrendamento ou 12 (doze) meses da Remuneração Mensal Fixa (R\$ 1.353.031,35). Considerando a premissa de escolher entre as duas opções a que resulte em maior montante, esta Agência Reguladora optou, dentre estes, pelo valor referente à 20% do Investimento Total (CAPEX), ou seja, **R\$ 768.579.003,06 (setecentos e sessenta e oito milhões, quinhentos e setenta e nove mil e três reais e seis centavos)**, uma vez que o Capital Social Mínimo é instrumento de segurança para que o vencedor do certame tenha condições de executar o contrato.

39. O percentual da **Garantia de Proposta** foi definido pela SELC em 1% (um por cento) do Valor do Contrato, em alinhamento com a legislação de regência, o que não onera excessivamente o procedimento licitatório (o que poderia resultar em perda de atratividade da área ofertada) e também não resulta em valor insignificante em relação ao vulto do contrato (o que poderia atrair interessados que não possuíssem a capacidade financeira que o empreendimento requer). Assim sendo, a Garantia de Proposta fica definida em **R\$ 257.168.949,27 (duzentos e cinquenta e sete milhões, cento e sessenta e oito mil, novecentos e quarenta e nove reais e vinte e sete centavos)**.

40. Conforme determinação do Acórdão nº 3.661/2013 - Plenário TCU, 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. A **remuneração total devida pelo estudo de viabilidade da área SSB01, em prol da Infra S/A, totaliza R\$ 568.928,69 (quinhentos e sessenta e oito mil novecentos e vinte e oito reais e sessenta e nove centavos)**. O **ressarcimento das despesas com a B3**, em razão da realização do leilão previsto, corresponde ao montante de **R\$ 405.003,62 (quatrocentos e cinco mil três reais e sessenta e dois centavos)**.

41. Considerando se tratar de área *brownfield* - existem estruturas permanentes e operacionais -, o futuro arrendatário disporá de 426.949m² (quatrocentos e vinte e seis mil, novecentos e quarenta e nove metros quadrados), abrangendo área onshore que totaliza aproximadamente 364.789m²

e área offshore de 62.160m² para movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais (açúcar a granel, malte e cevada), granéis sólidos minerais (coque de petróleo, barrilha e sulfatos) e contêineres.

42. De acordo com a Seção C - Engenharia rev01, os investimentos mínimos obrigatórios são:

CONTÊINER

I. Sistema Aquaviário e Acostagem

a. Construção de píer de atracação e ponte de acesso com berços que alcancem a profundidade natural de, no mínimo, -17 metros referenciada ao nível de redução da Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN). O píer de atracação e a ponte de acesso deverão possibilitar as operações com os navios da classe Ultra Large Container Ships (ULCS) ou Triple E. O píer projetado deve conter a estrutura acostável com extensão linear mínima de 811 metros, necessária para o adequado atendimento simultâneo de, ao menos, 2 (dois) navios da classe New Panamax: i) Até o 5º (quinto) ano contratual, a arrendatária deverá construir, no mínimo, 483 metros de faixa acostável do píer berço 301; ii) até o 7º (sétimo) ano contratual, a arrendatária deverá completar a construção dos 811 metros de faixa acostável (berço 302); iii) a ponte de acesso deverá ter comprimento suficiente para resguardar a área de manobra interna e os berços vocacionados para os navios graneleiros, que necessitam de, no mínimo, uma faixa molhada de 50 metros de largura para atracação e bacia de evolução com 330 metros de diâmetro (as dimensões serão ratificadas após a realização dos estudos de manobras pela arrendatária);

II. Desenvolvimento do terminal

a. Pátio de contêineres e vias de circulação com capacidade de no mínimo 1,35 milhão TEU/ano, até o final do 9º ano contratual, contendo rede drenagem, rede elétrica, iluminação e combate a incêndio: i) Aterro e construção de pátio para contêineres (retroárea) de no mínimo 97 mil m² até o final do 5º ano contratual; ii) ampliação de pátio de modo a alcançar no mínimo 168.645 m² até o final do 7º ano contratual; iii) ampliação de pátio de modo a alcançar no mínimo 253.361 m² até o final do 9º ano contratual;

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

III. Equipamentos

a. Aquisição de no mínimo 8 (oito) Portêineres – Ship to Shore (STS) – Post-Panamax, com atendimento até a 24ª fileira dos navios porta-contêineres. i) aquisição de no mínimo 4 (quatro) STS até o final do 5º ano contratual; ii) aquisição 4 (quatro) STS até o final do 9º ano contratual;

b. Aquisição de Transtêineres – Rubber Tyred Gantry (RTG) elétricos, com capacidade de atender a capacidade projetada para o terminal, considerando operação dos oito STS, 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.

GRANÉIS SÓLIDOS

I. Sistema Aquaviário e Acostagem

a. Ampliação e construção de um novo píer de atracação para navios graneleiros com faixa acostável de 471 metros, com estrutura necessária para o adequado atendimento

simultâneo de, ao menos, 2 (dois) navios da classe Handymax, (60.000 TPB, LOA 220 metros, Boca 33,5 metros e calado de 12,8 metros e 40.000 TPB, LOA de 195 metros e boca de 29 metros): i) Até o 5º (quinto) ano contratual, a arrendatária deverá construir, no mínimo, 241 metros de faixa acostável do novo píer berço 102; ii) até o 7º (sétimo) ano contratual, a arrendatária deverá ampliar o píer existente de modo a completar a construção dos 471 metros de faixa acostável berço 101;

II. Desenvolvimento do terminal

a. Construção de capacidade estática mínima de 144.000 toneladas para atender granéis sólidos até o final do 9º ano contratual, contendo melhorias no pavimento, rede drenagem, rede elétrica, iluminação, edificação administrativa e combate a incêndio;

b. Construção de sistema de recepção/expedição rodoviária dimensionada para atender a demanda projetada para a movimentação de granéis sólidos, sendo primordial resguardar uma boa relação Porto cidade, com serviços de agendamento, infraestrutura interna adequada para os caminhões de modo a garantir bom fluxo operacional em momentos de pico sem afetar o acesso e áreas públicas externas do porto;

III. Equipamentos

a. Aquisição de no mínimo 2 (dois) Shiploaders a serem instalados no píer graneleiro contendo especificações técnicas adequadas para o atendimento simultâneo de 2 (dois) navios da classe Handymax, (60.000 TPB) até o final do 9º ano contratual: i) aquisição e instalação de um Shiploader com capacidade nominal de 2000 t/h; ii) aquisição e instalação de um Shiploader com capacidade nominal de 1000 t/h;

b. Implantação de sistema mecanizado integrado para atender os berços exclusivos para carregamento de granéis sólidos, contendo torres de transferência, elevadores de canecas, transportadores de correias com as capacidades operacionais equivalentes aos shiploaders;

c. Aquisição de moegas rodoviárias, tulha de expedição rodoviária, balanças de fluxo, balanças rodoviárias, moegas de cais, e pá carregadeira com capacidade de atender a demanda projetada para o terminal, de 3,45 milhões de toneladas ano;

IV. Investimento em área fora do arrendamento

d. Dragagem de aprofundamento na área dos berços de granéis sólidos (berços 101 e 102) e respectivos acessos aos berços e bacia de evolução para cota mínima de -14m (DHN).

43. No que se refere à dragagem de aprofundamento, o futuro arrendatário apenas terá de fazê-la nos berços de granéis sólidos, não sendo necessária para os berços de contêiner. Na modelagem do estudo, a ponte de acesso foi dimensionada com aproximadamente 417 metros de extensão, sendo de uso exclusivo para movimentação de contêineres. Foi prerrogativa do estudo que a locação dos novos berços projetados para contêiner não necessitasse de realização de obras de dragagem de aprofundamento, sendo a estrutura de atracação estrategicamente locada em área com profundidade natural com cota nominal mínima de -17m (DHN).

44. Destacam-se alguns pontos referentes às características do projeto, de acordo com o que consta nos estudos:

- Não houve indicação de Anotação de Responsabilidade Técnica - ART, uma vez que a futura arrendatária deverá elaborar o Plano Básico de Implantação - PBI, e assumirá, assim, a responsabilidade pelo projeto;
- A instalação a ser arrendada será destinada à movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais (açúcar a granel, malte e cevada), granéis sólidos minerais (coque de petróleo, barrilha e sulfatos) e contêineres;
- O critério de julgamento a ser adotado no certame será o de maior valor de outorga;

- A data-base dos estudos é julho de 2024;
- A área é *brownfield*;
- O prazo de vigência do contrato é de 35 (trinta e cinco) anos;
- Há previsão de Movimentação Mínima Exigida - MME para a o perfil de carga granel sólido mineral, para o perfil de carga granel sólido vegetal e para o perfil de carga containerizada;
- Implantar a capacidade estática mínima de armazenagem para carga containerizada de 33.660 TEU e 144.846 toneladas para granéis;
- As capacidades dinâmicas totais anuais do empreendimento, para movimentação de contêineres e granéis, foram estabelecidas em 1,35 milhões de TEUs e 3,45 milhões de toneladas, respectivamente;
- O leilão será realizado na B3, cabendo ressarcimento dos custos pelo licitante vencedor;
- O pagamento do valor de outorga será realizado mediante entrada de 25% (vinte e cinco por cento), e parcelas anuais a serem pagas à Companhia Docas de São Sebastião - CDSS, conforme previsão contratual;
- Não será estabelecido preço-teto para as atividades do terminal;
- Em conformidade com o entendimento desta SELC, deverá ser exigido capital social mínimo de 20% (vinte por cento) do valor do CAPEX (investimento total), condicionando a celebração do contrato de arrendamento à comprovação de integralização de, pelo menos 50% (cinquenta por cento) desse capital mínimo em moeda nacional corrente. Até a assinatura do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso dos Ativos, a Arrendatária deverá integralizar 100% (cem por cento) do capital social inicial mínimo estipulado.
- A constituição de Sociedade de Propósito Específico - SPE é uma opção para a Proponente vencedora, nos termos previstos na Resolução nº 49/2021-ANTAQ;
- Não haverá previsão de revisão ordinária quinquenal; e
- A área do futuro terminal não indica a existência de passivos ambientais. Porém, tendo em vista o histórico de implantação e utilização da área SSB01, adotando-se o princípio da precaução, entende-se ser mais prudente remetê-la à classificação de Área Potencialmente Contaminada (AP).

45. Segue um quadro-resumo comparativo referente aos principais parâmetros do arrendamento SSB01:

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)	-	R\$ 22,28

PARÂMETRO VALOR	VALOR (EVTEA antigo)	VALOR (EVTEA revisado)
Transbordo/Remoção)		
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

DAS NOVAS RESPOSTAS ÀS CONTRIBUIÇÕES DA CONSULTA PÚBLICA Nº 13/2024-ANTAQ

46. Como já apontado, em paralelo ao encaminhamento do EVTEA revisado, o MPOR encaminhou a esta ANTAQ Ofício nº 223/2025DNOP-MPORSNP-MPOR (SEI nº 2586219), por meio do qual foram encaminhadas as novas sugestões de respostas às contribuições da Audiência Pública, conforme documento SEI 2586222.

47. Importante destacar que, por força da Nota Técnica 5 (SEI nº 2482896), ratificada pelo Despacho SELC (SEI nº 2498290), já haviam sido aprovadas, por esta CPLA, as planilhas Anexo Resposta às contribuições de AP - Restrita (SEI 2489931), destinada ao TCU, e Anexo Resposta às contribuições de AP - Pública (SEI 2489933), destinada ao público geral, a ser disponibilizada no site da ANTAQ.

48. Porém, uma vez que as respostas oferecidas haviam sido elaboradas sem a informação completa a respeito da revisão do EVTEA, algumas não foram idealmente detalhadas, de forma que se optou por reelaborar algumas delas, no sentido de oferecer ao contribuinte informações mais atualizadas, já com as diretrizes materializadas na revisão dos estudos. Por isso, em geral, se comparadas às respostas já aprovadas previamente, não houve qualquer alteração de mérito nessa nova versão das respostas às contribuições, somente um maior detalhamento.

49. **Portanto, após os ajustes em virtude da planilha encaminhada pelo MPOR, seguem devidamente aptas para publicação as planilhas: Planilha - Resposta às contribuições de AP - restrito (SEI nº 2771347) destinada ao TCU e Planilha - Resposta às contribuições de AP - público (SEI nº 2771346) destinada ao público geral, a serem disponibilizadas no site da ANTAQ.**

DO ENCAMINHAMENTO PELO MPOR

50. O Despacho Decisório nº 70/2025/SNP-MPOR (SEI nº 2762801), por meio do qual o Poder Concedente aprova o Ato Justificatório e o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental — EVTEA do arrendamento SSB01 trouxe algumas determinações. Vejamos quais foram:

II. - DETERMINAR:

a) O encaminhamento do processo à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), em conjunto com a Nota Técnica nº 13/2025/COPAQ2-INFRASA/SUPAQ-INFRASA/DIPLAN-INFRASA/DIREX-INFRASA/CONSAD-INFRASA/AG-INFRASA (SEI nº 9747587), para que, no exercício de suas competências legais e regulamentares, avalie a necessidade e a conveniência de realização de novas consultas e audiências públicas específicas para o projeto SSB01, à luz do histórico de consultas já realizadas para o Porto de São Sebastião e do grau de conhecimento previamente consolidado junto às comunidades locais e demais interessados;

b) Que a ANTAQ inclua, nas minutas de Edital e de Contrato, 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;

(...)

51. Com relação ao item "a", o MPOR fez uma retificação, via documento Retificação do Despacho Decisório nº 70/2025/SNP-MPOR (SEI nº 2764052), sugerindo pois a dispensa da realização de nova consulta e/ou audiência pública específicas para o projeto SSB01.

52. Sobre este ponto, serão trazidas os comentários e sugestões que seguem:

53. **ITEM "A": nova audiência pública**

54. Já havia sido aventada, pelo Poder Concedente, no Ofício nº 223/2025DNOP-MPORSNP-MPOR (SEI nº 2586219), sugestão de dispensa de realização de nova audiência pública, "*à luz do histórico de consultas já realizadas para o Porto de São Sebastião e do grau de conhecimento previamente consolidado junto às comunidades locais e demais interessados*", considerando que as alterações na modelagem que ocasionaram a integração de todas as área operacionais do porto organizado ao SSB01 decorrem do acatamento de contribuições recebidas durante o próprio processo consultivo, o que encontra respaldo na própria finalidade da consulta pública, qual seja, a de subsidiar o aprimoramento da modelagem proposta.

55. Entretanto, o MPOR lembrou também que "o juízo definitivo quanto à necessidade de reabertura da consulta pública insere-se no âmbito das competências legais da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, à qual compete, com autonomia técnica e regulatória, avaliar o caso concreto e adotar as providências que entender cabíveis".

56. Como já mencionado, a sugestão de dispensa foi reafirmada no Despacho Decisório nº 70/2025/SNP-MPOR (SEI nº 2764052), o qual aprovou o Ato Justificatório do certame.

57. Passemos, pois, a enfrentar a questão. Vejamos como está disciplinado na legislação nacional o instituto das audiências públicas no contexto dos projetos de concessões de infraestrutura, mais especificamente aqueles atinentes aos objetos de regulação da ANTAQ.

58. O art. 37, caput, da Constituição Federal exige que a administração pública direta e indireta observe os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência. Como forma de legitimar tais princípios, as audiências públicas dos projetos de licitação de concessões se enquadram como importantes instrumentos de transparência, publicidade e controle social. Além disso, o artigo 5º, inciso XXXIII, da Constituição consagra o direito fundamental de acesso à informação, o qual foi regulamentado pela Lei nº 12.527/2011 (Lei de Acesso à Informação).

59. Indo adiante, a legislação específica sobre licitações, a Lei nº 14.133/2021, não é taxativa acerca da obrigação de realização de audiências públicas, mas prevê que a Administração poderá convocar audiência pública, presencial ou a distância, na forma eletrônica, sobre licitação que pretenda realizar, com disponibilização prévia de informações pertinentes, inclusive de estudo técnico preliminar e elementos do edital de licitação, e com possibilidade de manifestação de todos os interessados (art. 21).

60. Ficou a cargo da do [DECRETO Nº 8.033, DE 27 DE JUNHO DE 2013](#), o qual regulamenta a Lei dos Portos, dispor sobre as audiências no contexto das licitações de arrendamentos e concessões portuários, nos termos que seguem:

Art. 11. O edital estabelecerá prazo mínimo para a apresentação de propostas, contado da data de sua publicação, observado o prazo mínimo legal. ([Redação dada pelo Decreto nº 10.672, de 2021](#)).

§ 3º Quando o valor do contrato superar o limite estabelecido em ato da Antaq, deverá ser convocada audiência pública com antecedência mínima de dez dias úteis de sua realização, a qual deverá ocorrer com antecedência mínima de quinze dias úteis da data prevista para a publicação do edital. ([Redação dada pelo Decreto nº 10.672, de 2021](#)).

61. Por sua vez, a ANTAQ disciplinou o tema na RESOLUÇÃO ANTAQ Nº 127/2025, normativa essa que regulamenta a exploração de áreas e instalações portuárias delimitadas pela poligonal do porto organizado:

Art. 11. A ANTAQ deverá convocar consulta e audiência públicas prévias aos procedimentos de licitação para os arrendamentos, na forma do art. 11, § 3º, do Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013.

Parágrafo único. São dispensáveis da consulta e audiência públicas previstas no caput as licitações cujos valores de contratação não superem o montante de R\$ 450.000.000,00 (quatrocentos e cinquenta milhões de reais), referenciado em janeiro de 2024, consoante o disposto no Decreto nº 10.672, de 11 de abril de 2021, corrigido monetariamente pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA até a data base do respectivo EVTEA.

Art. 12. Para a consulta e audiência públicas serão divulgadas as minutas de edital, de contrato de arrendamento, seus anexos e demais documentos que lhes dão suporte, devendo constar, no mínimo:

I - a finalidade do empreendimento, contendo cópia do ato justificatório da contratação elaborado pelo poder concedente ou pelo seu delegatário;

II - a descrição das áreas e instalações portuárias a serem arrendadas;

III - a relação dos principais equipamentos a serem arrendados; e

IV - o estudo de avaliação do empreendimento, elaborado nos padrões estabelecidos pela ANTAQ, contendo os critérios utilizados para composição do valor do arrendamento e, quando for o caso, o valor do preço-teto, a capacidade de movimentação, além das metas mínimas de movimentação estabelecidas, se houver.

62. No que compete ao arrendamento SSB01, a envergadura do projeto tornava obrigatória a realização de Audiência Pública, de forma que se procedeu à sua realização. A questão a ser averiguada aqui diz respeito à necessidade ou não de realização de uma segunda audiência pública para o projeto, dadas as substanciais alterações do projeto em comparação que aquele que já foi submetido à consulta pública. .

63. Não parece haver obrigação legal diretiva que imponha, a partir de determinados critérios específicos, que a Administração realize nova audiência pública para projetos de concessão e arrendamento. Contudo, o caso concreto do arrendamento SSB01 faz com que seja imprescindível uma análise mais rigorosa do dispositivo.

64. A mudança tanto conceitual quanto de modelagem do arrendamento SSB01 foram bastante significativas como resultado da revisão do EVTEA pós-Audiência Pública. A título de exemplo: a área do projeto praticamente dobrou, passando a contemplar todas as áreas operacionais do Porto Organizado de São Sebastião; todos os berços do porto foram inseridos no projeto, tendo sido eliminados, ao final dos investimentos, os berços públicos no Porto de São Sebastião; os investimentos obrigatórios previstos tiveram um aumento de aproximadamente 500% (de aproximadamente R\$ 656 Milhões para R\$3,8 Bilhões); o perfil de carga containerizada, o qual não havia sido objetivamente contemplado na primeira versão, tornou-se a principal carga a ser movimentada no SSB01, entre outras alterações significativas.

65. Ou seja, não somente o arrendamento SSB01 sofreu substancial incremento de complexidade e de porte, como muitas das alterações efetuadas são sensíveis e tem potencial de impactar a comunidade portuária local e regional.

66. Além disso, a inserção da nova tipologia de carga containerizada passa a atrair novos *stakeholders*, os quais, supõe-se, não tiveram oportunidade de oferecer as suas críticas, apontamentos e percepções na audiência pública que já foi realizada.

67. Não a toa, a própria estruturadora do projeto, INFRA S.A., na Nota Técnica nº 13/2025 (SEI nº 2762811), reconhece que houve "incremento da complexidade e do porte do empreendimento", motivo pelo qual, inclusive, fez vários ajustes no caderno ambiental do EVTEA, com inclusão de programas ambientais outrora não vislumbrados.

68. Em suma, tendo em vista que as audiências públicas possuem a finalidade de garantir legitimidade aos atos da Administração, pois lhes confere transparência, publicidade e oportunidade de controle social, esta CPLA entende que é não só razoável como necessária nova audiência pública, a fim de dar oportunidade à coletividade oferecer suas críticas e sugestões sobre este que pode ser considerado um "novo" projeto de arrendamento.

69. Por todo o exposto, ainda que se reconheça que as alterações no EVTEA foram fruto de contribuições recebidas na Audiência Pública realizada (como relatado pelo próprio Poder Concedente), esta CPLA entende ser necessária a realização de nova audiência pública, sugerindo que ela seja realizada com prazo mais exíguo que a primeira, em um período de 30 a 45 dias, a partir da publicação do Aviso de Audiência Pública.

70. **ITEM "B": berços do arrendamento**

71. Conforme Seção C - Engenharia do EVTEA (SEI 2762850), foi buscada uma estratégia equilibrada de implantação do terminal SSB01, estratégia essa que teve o objetivo de resguardar a continuidade das operações existentes no Porto de São Sebastião, de forma que foram mantidos alguns berços e áreas operacionais como públicas durante o período de realização dos investimentos pelo futuro arrendatário do SSB01, nos nove primeiros anos do contrato.

72. Na situação definitiva, isto é, a partir do 10º ano contratual, mediante a conclusão integral das obrigações previstas na terceira etapa de transição, o arrendamento SSB01 irá incorporar a totalidade das áreas operacionais do Porto de São Sebastião, somando uma área total de aproximadamente 426.949 m², contemplando área onshore e offshore, incluindo as estruturas de atracação dos berços 101, 102, 301 e 302, sendo os quatro berços exclusivos do arrendamento. Passa a exercer operação portuária com capacidade estática total de 144 mil toneladas para granéis sólidos e 33.660 TEUs para contêineres e dinâmica de 3.450k toneladas/ano, 1.3500k TEUs/ano, respectivamente. Finalização das obras no 9º ano de contrato

73. É neste contexto que o Poder Concedente se manifestou no sentido de determinar, no Despacho Decisório nº 70/2025/SNP-MPOR (SEI nº 2762801), que "*a ANTAQ inclua, nas minutas de Edital e de Contrato, 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*".

74. A preocupação do Poder Concedente parece dizer respeito ao risco de que o futuro arrendatário, uma vez assumindo todas as áreas operacionais e berços do Porto de São Sebastião, tenha o poder de discriminar as cargas de operadores portuários que tradicionalmente realizam relevante atividade portuária naquele porto.

75. Sobre este ponto, convém fazer alguns importantes apontamentos, sobretudo no que diz respeito ao princípio da isonomia e tratamento não discriminatório de usuários em portos públicos. Em primeiro lugar, é importante ressaltar que o modelo de exploração de áreas portuárias públicas consolidado na [LEI Nº 12.815, DE 5 DE JUNHO DE 2013](#) prevê a possibilidade de exploração indireta dessas áreas, via iniciativa privada. É dizer: o setor privado poderá participar dessa exploração de bem público de várias formas, sendo o arrendamento portuário uma delas.

76. No papel de Agência Reguladora do setor, é a ANTAQ quem é a guardiã do princípio da isonomia, do acesso não discriminatório e da transparência regulatória. O principal instrumento da Agência de combate ao comportamento discriminatório nos portos brasileiros é a Resolução ANTAQ Nº 75, de 02 de junho de 2022, a qual dispõe sobre a fiscalização da prestação dos serviços portuários e estabelece infrações administrativas.

77. Por exemplo, segundo a Resolução ANTAQ Nº 75, é direito básico do usuário dispor de tratamento isonômico, vedado qualquer tipo de discriminação (art. 2º, IV). Ademais, é previsto que a autoridade portuária, o arrendatário, o autorizatário e o operador portuário devem prezar pela prestação do serviço portuário em respeito ao princípio da generalidade, assegurando a oferta de serviços, de forma indiscriminada e isonômica a todos os usuários (art. 4º, VI). Nesse sentido, essa resolução estabeleceu, no art. 33, XXII, que não assegurar a oferta de serviços, de forma indiscriminada e isonômica a todos os usuários, poderá resultar em multa de até R\$ 100.000,00 (cem mil reais).

78. Não somente via fiscalização e aplicação de multas pecuniárias, neste papel de guardiã do princípio da isonomia, a ANTAQ está plenamente capacitada para exercer sua função nas várias modalidades que seguem:

- Medidas corretivas compulsórias;
- Medidas cautelares;
- Interpretação regulatória de casos concretos ou de consultas dos usuários;
- Análise e aprovação prévia dos atos de concentração das instalações portuárias (inclusive com aprovação condicionada) de qualquer valor ou tamanho;
- Durante o contrato: transferência de controle ou titularidade;
- Novos contratos ou aditivos: efeitos concorrenciais de substituição de áreas ou aglutinação;

- Arbitragem (solução unilateral de conflitos) e mediação (consensual); e
- Aprovação de editais de licitação áreas outorgas portuárias com regras contratuais especiais.

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

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

80. No caso do projeto de arrendamento SSB01, a minuta de contrato proposta prevê, no item 7.1, que é obrigação da arrendatária:

xxiv. Atender de forma não discriminatória terceiros interessados nos serviços de operação de **Cargas** pelo terminal, considerando as disponibilidades e as condições gerais das Atividades, observada a regulação sobre o tema, em especial o disposto na Resolução nº 75, de 2 de junho de 2022 da **ANTAQ**, devendo eventual descumprimento ser comunicado à **ANTAQ**;

81. Ou seja, ainda que a regulamentação da Agência seja cristalina, o princípio da isonomia na oferta dos serviços foi trazido à minuta do contrato, para reforçar a obrigação do futuro arrendatário de prestar a atividade portuária isonomicamente (observada a regulação sobre o tema).

82. Tendo essas informações em conta, a princípio, mesmo após a assunção de todos os berços e áreas do Porto de São Sebastião, nos termos da lei, das resoluções da ANTAQ e do contrato de arrendamento, o futuro arrendatário não poderá se abster de operar as cargas dos navios que atraquem em seus berços, sob pena de ter de responder administrativamente perante a Agência.

83. Nesse sentido, em se tendo em vista especificamente a carga, não se vislumbra necessidade de inclusão de novas cláusulas que garantam o tratamento isonômico aos usuários do Porto de São Sebastião.

84. Outra é a situação de obrigar que o arrendatário disponibilize berço de seu uso exclusivo a determinado(s) operador(es) portuário(s). Neste caso, por óbvio, o uso deixa de ser exclusivo e, conseqüentemente, todo o cálculo da Demanda Micro estimada no EVTEA deverá ser refeito, tendo em vista que o uso do berço seria compartilhado e a captura das cargas a granel será também outra.

85. Por exemplo, no cálculo da Demanda Micro do EVTEA, Seção B - Estudo de Mercado rev01 (SEI 2762849), seção essa onde se estimam as capacidades de infraestruturas de armazenagem, berços de atracação e expedição, o estudo de mercado considerou que, a partir de 2037, quando todas as áreas operacionais do porto comporão o SSB01, o futuro arrendatário deverá capturar a totalidade da demanda para os granéis sólidos minerais e vegetais.

86. Em resumo, e em atenção à demanda do Poder Concedente, caso a preocupação seja com relação a eventual discriminação sobre a carga, já foi explicado que existe amplo arcabouço legal, regulatório e contratual que tem a força de coibir potenciais práticas discriminatórias pelo futuro arrendatário. Noutro diapasão, caso a preocupação seja no sentido de garantir espaço (berço) para a operação de outros operadores portuários (terceiros), mesmo após a incorporação de todos os berços ao arrendamento SSB01, entende-se que a modelagem do arrendamento, como demonstrado, não previu essa possibilidade. A inserção dessa obrigação pressuporia, na visão desta SELC, uma modificação nas premissas dos estudos e um recálculo da demanda micro do projeto.

87. Desta feita, sugere-se que não seja acatada a determinação do MPOR e que a questão seja debatida no contexto da Audiência Pública. Caso haja manifestações que defendam a inclusão de berços públicos no projeto ou eventual obrigação de atendimento a operadores portuários previamente cadastrados, e caso essa seja a visão da política pública, que a revisão do EVTEA fruto da audiência pública incorpore esse ponto.

PROGRAMA CARBONO SUSTENTÁVEL

88. No que se refere ao **“Programa de Carbono Sustentável”**, no que pese a sugestão feita pela SELC na Nota Técnica 32 (SEI nº 2602341), a GMS se manifestou em sentido diferente, sugerindo ajustes no modelo.

89. Ou seja, a fim de padronizar e tornar uniforme o SSB01 com outros procedimentos licitatórios conduzidos pela ANTAQ, foi sugerido que fossem mantidas as cláusulas padrão no que se refere ao **Inventário de Emissões e Pegada de Carbono e Eficiência Energética e Tecnologias Limpas:**

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

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

90. No tocante às demais ações sugeridas no programa, foi ressaltado que estas já estariam contempladas em outras obrigações que a futura arrendatária terá perante outros órgãos anuentes, de maneira que não haveria necessidade de incorporação à minuta contratual.

91. Dessa forma, foi realizado o ajuste na minuta de contrato a fim de manter somente as obrigações mencionadas pela GMS.

DA CONSULTA PRÉVIA, LIVRE E INFORMADA (CONVENÇÃO Nº 169 - OIT)

92. Trata-se de questão suscitada no contexto da estruturação do arrendamento da área SSB01, relacionada à aplicação das Consultas Livres, Prévias e Informadas (CLPI), previstas na Convenção nº 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) sobre Povos Indígenas e Tribais.

93. Essa convenção foi incorporada ao ordenamento jurídico brasileiro por meio do Decreto Legislativo nº 143, de 20 de junho de 2002, tendo entrado em vigor no país em 25 de julho de 2003.

94. Uma vez que foi ratificada a Convenção nº 169 da OIT pelo Brasil, o direito à consulta passou a ser uma obrigação imposta ao poder público quando previstas medidas legislativas ou administrativas suscetíveis de afetar não somente povos indígenas, mas também as comunidades tradicionais impactadas diretamente.

95. Contudo, apesar de sua vigência, a Convenção nº 169 ainda não foi regulamentada por legislação específica no Brasil, o que significa que, embora seus princípios sejam legalmente reconhecidos, faltam normas detalhadas que orientem sua aplicação prática. Essa lacuna normativa tem gerado desafios na implementação efetiva dos direitos assegurados pela convenção.

96. Por exemplo, sem a regulamentação devida, existe um desafio grande ao planejador público que se vê diante da avaliação da aplicação, ou não, da Convenção nº 169 da OIT. Isso porque, ainda que estejamos diante de direitos que são subjetivos, é necessário ao poder público algum grau de objetividade para a tomada de decisão, decisão essa que possa ser avaliada em termos de sua legalidade e justeza.

97. A ausência de regulamentação tem também levado a interpretações divergentes e à aplicação inconsistente da convenção, resultando em conflitos e ações judiciais.

98. De todo modo, ainda que não esteja propriamente regulamentada e que ainda haja dúvidas acerca do momento de sua aplicação, o Estado Brasileiro não pode se eximir da aplicação das consultas quando há, no caso concreto, obrigação de fazê-lo. Neste ponto, vale ressaltar que a questão chave diz respeito justamente à análise do caso concreto a fim de verificar se, no caso específico, existe a obrigação ou não de aplicação das consultas previstas na Convenção nº 169 da OIT.

99.

100. No caso específico do arrendamento da área SSB01, a temática das CLPIs foi suscitada por representantes da comunidade caiçara da Baía do Araçá, localizada nas proximidades da área de implantação do arrendamento e pelo Ministério Público Federal (MPF).

101. Durante o período da Audiência Pública nº 13/2024-ANTAQ, o Diretor-Presidente da Companhia Docas de São Sebastião encaminhou, por meio de e-mail (SEI nº 2401295), a informação de

que membros da comunidade da Baía do Araçá solicitaram a realização de audiência presencial em São Sebastião/SP.

102. Paralelamente, esta CPLA recebeu comunicação da assessoria jurídica do Observatório de Territórios Sustentáveis e Saudáveis da Fiocruz (OTSS) e da assessoria técnica do Fórum de Comunidades Tradicionais, informando o recebimento de pedido da comunidade para que fosse encaminhada à ANTAQ uma carta da comunidade tradicional da Baía do Araçá (SEI nº 2401824).

103. O Ministério Público Federal também vem acompanhando de perto a evolução dessa questão no âmbito do arrendamento SSB01, conforme demonstram os Ofícios SEI nº 2530615, 2554888 e 2646376. Em resposta, a SELC tem informado que a revisão do EVTEA, incluindo a análise da aplicação da CLPI, ainda está em curso, com vistas à adequação das minutas de Edital e Contrato às contribuições da sociedade.

104. Cabe rememorar que a aplicação da Convenção nº 169 da OIT foi também objeto de recente solicitação de manifestação da Procuradoria Federal junto à ANTAQ (PFA) à SELC, no âmbito do Processo nº 50300.021904/2025-29. Tal demanda decorre de solicitação da Câmara Nacional de Infraestrutura e Regulação (CNIR), da Advocacia-Geral da União (AGU), que, por meio do Processo nº 00688.001448/2025-25, requereu esclarecimentos sobre a forma como a Convenção tem sido aplicada aos empreendimentos de infraestrutura conduzidos pela Agência.

105. Voltando ao contexto do arrendamento SSB01, especificamente no âmbito do EVTEA na Seção F - Ambiental (rev01, SEI nº 2588102), foi introduzida uma inovação quanto aos programas ambientais previstos para o arrendamento. Na página 18, consta a previsão de um Programa de Monitoramento da Atividade Pesqueira, o qual deverá observar as prerrogativas estabelecidas na Convenção nº 169 da OIT.

106. Para o atingimento das finalidades do programa, e em atendimento à citada Convenção, o EVTEA previu, pois, o exercício da CLPI junto às comunidades pesqueiras da Baía do Araçá, vizinha ao Porto de São Sebastião.

107. Para tanto, foi estabelecida a realização de duas reuniões livres, prévias e informadas por ano, com as comunidades tradicionais presentes na região do empreendimento, durante os dois primeiros anos de vigência do arrendamento (p. 35).

108. Todavia, o próprio EVTEA destaca uma limitação relevante quanto à aplicação das consultas prévias:

Porém, a Convenção não estabelece de que forma deverá ocorrer a consulta, nem tampouco em qual etapa do desenvolvimento do empreendimento deverá ser realizada. Da mesma forma, no Brasil também não há normativo que estabeleça os procedimentos a serem adotados, nem as ações a serem tomadas com os resultados obtidos nas consultas.

Ressalta-se que a realização das reuniões só deverá ocorrer caso seja identificada a ocorrência e impactos diretos do empreendimento sobre as comunidades tradicionais presentes na região.

109. Diante desse cenário, a SELC se debruçou sobre a questão e, na oportunidade, confeccionou a Nota Técnica 32 (SEI nº 2602341), por meio da qual fez profunda análise sobre a possibilidade de aplicação da Convenção OIT 169 especificamente ao caso do arrendamento SSB01.

110. Alguns pontos merecem destaque dessa análise:

a) no caso concreto dos projetos licitatórios de arrendamentos portuários, cujo trâmite se dá tendo como base um EVTEA, isto é, um desenho meramente conceitual do projeto, não é possível avaliar e dimensionar seus impactos diretos, motivo pelo qual se entende que é no momento do licenciamento ambiental, mais especificamente no EIA-RIMA, quando já se tem um projeto a nível executivo, que se tem melhor dimensão dos impactos diretos. Consequentemente, o momento tecnicamente mais adequado para as CLPIs seria no contexto do licenciamento ambiental;

b) para além do próprio reconhecimento como comunidade tradicional (autodefinição), existem evidências contundentes (comunidade científica, MPF, ONGs) que apontam para o enquadramento da comunidade caiçara da Baía do Araçá como comunidade

tradicional enquadrada na definição da Convenção OIT nº 169, e também conforme essa abrangência vem sendo interpretada pela jurisprudência nacional;

c) é bastante razoável inferir que o projeto de arrendamento SSB01 tenha potencial de impactar diretamente aquela comunidade pesqueira;

111. Em resumo, em havendo sido previstas nos estudos consultas nos moldes na OIT nº 169 no EVTEA do empreendimento; em sendo o momento do licenciamento ambiental o momento tecnicamente propício às consultas; em havendo indícios de que as comunidades do Araçá se alinham ao conceito de comunidades tradicionais e que, por isso, estão abarcadas pela Convenção nº 169 da OIT; e, ainda, em havendo igualmente indícios de que existe o potencial de que as atividades pesqueiras ali exercidas sejam impactadas diretamente pelo arrendamento SSB01, concluiu-se que deveria ser previsto o instituto da consulta prévia, livre e informada aos membros dessa baía no contexto do arrendamento SSB01.

112. Portanto, foram sugeridas cláusulas específicas na minuta do contrato para atendimento à obrigação de realizar as CLPIs.

113. Após o desenho do clausulado, o processo foi remetido à Gerência de Meio Ambiente e Sustentabilidade – GMS, para que eles se manifestassem sobre as sugestões da CPLA.

114. Em atendimento à solicitação da SELC, a GMS produziu a Nota Técnica nº 38 (SEI nº 2634490) e o Despacho GMS (SEI nº 2681317), os quais, após análise de mérito, recomendaram o encaminhamento do processo à Procuradoria Federal junto à ANTAQ (PFA) para manifestação jurídica.

115. A seguir, apresentam-se alguns apontamentos sobre o contexto geral da Convenção nº 169 da OIT e o entendimento manifestado pela GMS.

116. A Convenção nº 169 da OIT prevê a realização de consultas sempre que forem propostas medidas legislativas ou administrativas suscetíveis de afetar diretamente povos indígenas ou comunidades tradicionais.

117. Entretanto, apesar de sua vigência, a Convenção ainda não foi regulamentada por legislação infraconstitucional específica, o que implica que, embora seus princípios sejam reconhecidos legalmente, não há diretrizes claras para sua aplicação prática. Essa lacuna normativa tem gerado dificuldades na efetivação das diretrizes da Convenção, resultando em interpretações divergentes que levam a conflitos interpretativos e judicialização.

118. De forma geral, o entendimento exarado pela GMS é de que **não há obrigação objetiva de aplicação da CLPI aos procedimentos licitatórios** previstos no art. 6º da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, uma vez que tais procedimentos podem não configurar medidas administrativas com efeitos diretos sobre comunidades vizinhas às infraestruturas e atividades portuárias licitadas. Nesse sentido, seriam as **atividades portuárias propriamente ditas** as responsáveis diretas pelos potenciais impactos socioambientais.

119. Vejamos, a seguir, as razões que fundamentam o entendimento exarado pela GMS.

120. A Convenção nº 169 da OIT estabelece que a realização da CLPI junto aos povos interessados é necessária “cada vez que sejam previstas **medidas legislativas ou administrativas suscetíveis de afetá-los diretamente**” (grifo nosso).

121. A dificuldade se dá pois um procedimento de outorga de ativo de infraestrutura portuária e aquaviária é ato extremamente complexo que demanda uma série de medidas administrativas. Por exemplo, em momento anterior à implantação de fato do projeto, tais medidas têm relação com a elaboração de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), audiências e consultas públicas, elaboração de Edital e de minutas de Contrato, até a assinatura propriamente do contrato. Em momento posterior à licitação, várias outras medidas administrativas também se fazem necessárias, tais como autorizações, habilitações, licenças e anuências por parte das diversas autoridades responsáveis por questões aduaneiras, de segurança, sanitárias, marítimas, trabalhistas, agropecuárias, ambientais e de uso e ocupação do solo.

122. Durante o período licitatório, o EVTEA que serve de base à avaliação pelos potenciais interessados é meramente projeto conceitual, um anteprojeto, com foco em definir a ideia principal e

suas diretrizes básicas. Ele descreve conceitos gerais, estabelece parâmetros fundamentais e apresenta esboços. Sua complexidade é mais baixa, pois ainda não detalha como as soluções serão implementadas, apenas as concepções e intenções gerais. Por exemplo, na temática ambiental e de sustentabilidade, o EVTEA se propõe a fazer uma descrição da área, uma avaliação dos potenciais passivos ambientais, proposição de programas ambientais, previsão das exigências e fases do licenciamento, precificação dos custos ambientais entre outros.

123. Dessa forma, por se tratar de um instrumento conceitual, **não é possível, nesta fase, determinar com precisão a existência de impactos diretos sobre comunidades específicas.**

124. Sobre o momento oportuno de aplicação da CLPI, nos termos do Despacho GMS (SEI nº 2681317), foi manifestado:

24. Entretanto, considerando o conjunto de medidas administrativas mencionadas, talvez a que faça algum sentido em estar associada à CPLI seja o **licenciamento ambiental**, uma vez que abrange a avaliação dos potenciais **impactos diretos** dos empreendimentos não só sobre componentes da natureza, mas também sobre comunidades em geral, sobretudo quando identificadas como tradicionais.

25. Conforme previsto na legislação vigente, a **licença ambiental** seria o ato administrativo que efetivamente atestaria a viabilidade da implantação e operação de empreendimentos como instalações portuárias e estabeleceria as condicionantes necessárias à mitigação ou compensação dos impactos negativos associados. Assim, pelo menos para projetos de infraestrutura, o licenciamento ambiental parece configurar o procedimento administrativo cujo rito apresentaria maior alinhamento com as diretrizes da Convenção nº 169 da OIT, sobretudo no caso da CLPI, uma vez que há a previsão de:

- Elaboração de estudo de impacto ambiental contemplando, dentre outros aspectos, o diagnóstico do meio socioeconômico, considerando o *“uso e ocupação do solo, os usos da água e a socioeconomia, destacando os sítios e monumentos arqueológicos, históricos e culturais da comunidade, as relações de dependência entre a sociedade local, os recursos ambientais e a potencial utilização futura desses recursos”* e a *“distribuição dos ônus e dos benefícios sociais”*;
- Diferentes modalidades de participação pública (consulta pública, tomada de subsídios técnicos, reunião participativa e audiência pública) direcionada à população potencialmente afetada; e
- Manifestação de autoridades envolvidas, como a Fundação Nacional dos Povos Indígenas (Funai) e Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incra), quando couber, como em casos com potencial de impactos sobre terras indígenas ou quilombolas.

26. Assim, parece ser possível considerar que, não apenas o empreendimento em si, mas o próprio procedimento do licenciamento ambiental afetaria diretamente as comunidades interessadas, na medida em que elas são diretamente consideradas em diversas das suas etapas, como na definição de termos de referência, na elaboração de estudos de avaliação de impactos socioambientais, na definição das medidas de mitigação e compensação e na análise sobre a viabilidade dos projetos.

27. Quando os empreendimentos afetam comunidades indígenas ou quilombolas, o licenciamento ambiental costuma demandar a elaboração de estudos específicos extremamente complexo (Estudo do Componente Indígena - ECI e Estudo do Componente Quilombola - ECQ), desenvolvidos por equipes com profissionais das áreas sociais, como antropólogos e sociólogos, abrangendo aspectos materiais e imateriais das comunidades, sob supervisão direta da Funai e Incra e contando com a participação plena das comunidades, sobretudo na sua aprovação.

125. De todo modo, apesar da falta de regulamentação da Convenção nº 169 da OIT, foi ressaltado pela GMS que existe a iniciativa legislativa de dispor da *“consulta prévia, livre e informada”* por meio do [Projeto de Lei \(PL\) 10678/2018](#), de autoria da Deputada Erika Kokay, cujo Substitutivo ([SBT-A 1 CDHMIR](#)) mais recente, de 18/12/2024, adotado na Comissão de Direitos Humanos, Minorias e Igualdade Racial (CDHMIR), se aplicaria a *“comunidades indígenas, quilombolas e demais comunidades tradicionais”*.

126. Esse projeto prevê que o licenciamento ambiental **é a medida administrativa mais adequada para tratar da CLPI**, prevendo que a consulta deve preceder a decisão do órgão ambiental

sobre a emissão da licença prévia para empreendimentos potencialmente poluidores ou causadores de degradação ambiental que afetem terras indígenas, quilombolas ou de comunidades tradicionais.

127. Por fim, a GMS ressalta que a ANTAQ **não detém competências institucionais para monitorar a aplicação da CLPI por entes regulados**, diferentemente de órgãos como a Funai, o Inbra ou a Fundação Cultural Palmares (FCP), que atuam diretamente no âmbito do licenciamento ambiental. A ANTAQ não possui estrutura técnica e organizacional voltada à avaliação dos aspectos sociais, culturais, econômicos e territoriais das comunidades, especialmente sob a ótica da Convenção nº 169 da OIT.

128. Em mãos da manifestação da GMS e considerando o entendimento que vinha sendo consolidado no âmbito da Agência sobre a aplicação da CLPI, por persistirem ainda dúvidas jurídicas, o processo foi remetido à Procuradoria Federal junto à ANTAQ (PFA), via Despacho SELC (SEI nº 2698314), com vistas à consolidação do tratamento da matéria das CLPIs nos processos licitatórios de arrendamentos e concessões conduzidos pela SELC. Foram as seguintes as dúvidas levantadas:

Abrangência da Convenção nº 169 da OIT: Embora haja argumentos e manifestações, inclusive por parte do Ministério Público Federal (MPF), no sentido de que a aplicação da Convenção nº 169 da OIT teria sido ampliada para alcançar não apenas os povos indígenas, mas também os chamados povos e comunidades tradicionais, com respaldo na Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável dos Povos e Comunidades Tradicionais, instituída pelo Decreto nº 6.040/2007, **ainda subsiste dúvida jurídica quanto à efetiva extensão dessa abrangência**, especialmente no que se refere à obrigatoriedade e ao escopo das Consultas Livres, Prévias e Informadas (CLPIs).

Momento adequado para aplicação da CLPI: Conforme já mencionado, os procedimentos licitatórios de arrendamentos e concessões portuárias e hidroviárias envolvem múltiplas fases e a atuação de diversos órgãos intervenientes. Nesse contexto, **questiona-se a correção jurídica do entendimento de que o licenciamento ambiental seria a medida administrativa mais apropriada para a aplicação da Convenção nº 169 da OIT**, especialmente diante de posicionamentos divergentes, como o manifestado pelo Ministério Público Federal (MPF). A controvérsia reside, sobretudo, na definição do marco procedimental em que se configuraria o impacto direto sobre comunidades tradicionais, elemento essencial para a exigibilidade da CLPI.

Competência institucional para condução da CLPI: considerando que a ANTAQ possui competência legal para elaborar minutas de Edital e Contrato e conduzir os processos licitatórios de concessão e arrendamento, questiona-se se caberia à Agência alguma competência na **execução ou monitoramento da aplicação da Convenção nº 169 da OIT**, especialmente no que se refere à realização das CLPIs.

129. Em resposta, a PFA se manifestou por meio do Parecer Jurídico PARECER Nº 00088/2025/PFANTAQ/PGF/AGU (SEI nº 2747099).

130. Em resumo, no que compete ao questionamento “a”, a PFA entendeu que “à luz do art. 1º da Convenção, da Constituição (arts. 231, 232 e 68 do ADCT), dos Decretos nº 4.887/2003 e 6.040/2007, entende-se que: a Convenção nº 169 alcança povos indígenas, comunidades quilombolas e demais povos e comunidades tradicionais que se enquadrem no conceito de “povos tribais”. A dúvida jurídica hoje não é tanto se podem ser abrangidos, mas como identificar, concretamente, quem são os sujeitos da consulta em cada caso, o que reforça a importância da autoidentificação e dos protocolos de consulta”.

131. Quanto ao questionamento “b”, a PFA informou que “Não é juridicamente defensável restringir a aplicação da Convenção OIT nº 169 ao momento do licenciamento ambiental, mas é correto reconhecer que o licenciamento é o *locus* central de operacionalização da CLPI, que deve ser preparada desde o planejamento e refletida na modelagem da outorga. Ou seja, a CPLI pode ser: a) prévia, no sentido de ser instaurada ainda na fase de planejamento setorial/portuário, antes de decisões irreversíveis sobre a inclusão do projeto na agenda governamental e sobre sua concepção básica; b) transversal, influenciando tanto a modelagem da outorga (editais, contratos) quanto o licenciamento ambiental; c) profundamente articulada ao licenciamento ambiental, que é o *locus* mínimo necessário de sua realização, sob pena de nulidade das licenças e de questionamento dos contratos.”

132. Por fim, quanto ao questionamento “c”, a PFA entendeu que “não compete à ANTAQ conduzir diretamente o processo de CLPI. Compete-lhe, contudo, como dever jurídico: a) zelar pela observância da Convenção OIT nº 169 e da CPLI na modelagem dos contratos de arrendamento; b)

coordenar-se com o órgão licenciador e com FUNAI/FCP/IPHAN, garantindo cronogramas compatíveis com a consulta.”

133. A partir destas dos apontamentos e das conclusões apresentados acima, esta SELC sugere que, a partir de coordenação entre ANTAQ, MPOR, INFRA, CDSS, MPF, órgão licenciador, Funai/ Inbra/ou a Fundação Cultural Palmares (FCP) e comunidade da Baía do Araçá (entre outros convidados, como universidades, centros de pesquisa e ONGs especializadas no tema), seja previsto um cronograma de consultas preparatórias, isto é, antes de lançamento do edital do arrendamento SSB01.

134. O carácter dessa consulta seria ainda introdutório, formativo, de reconhecimento mútuo e pactuação metodológica, cujo objetivo central será não somente permitir que a comunidade se apresente ao Estado como sujeito coletivo com direito à consulta, mas criar vínculo, apresentar o projeto em linguagem acessível e, acima de tudo, para que a comunidade manifeste tanto seus anseios como suas preocupações e expectativas com relação ao projeto. Tais encontros seriam também oportunidade de reconhecer quem representa legitimamente a comunidade, como são tomadas as decisões (assembleia, conselhos, consenso etc.), como o processo será monitorado, como se darão as devolutivas, etc.

135. A partir dessas consultas introdutórias, anteriores ao lançamento do Edital, espera-se que seja possível criar uma agenda positiva de consultas a serem lideradas pelo futuro arrendatário, sobretudo no contexto do licenciamento ambiental, que é, como ressaltado bastante acima, é o momento tecnicamente adequado para a realização de CLPIs efetivas.

MINUTAS DE EDITAL E CONTRATO

136. Tendo em vista as sugestões supramencionadas bem como outras que serão devidamente especificadas e justificadas, passa-se a especificar todas as inserções/exclusões feitas no âmbito das minutas de Edital e Contrato.

137. **MINUTA DE EDITAL:**

Item	ação	texto
1.1.24	inserção de PTO	1.1.24. Plano de Transferência Operacional (PTO): Plano com as especificações técnicas, cronograma, estratégia operacional e outros elementos com vistas a não interrupção das atividades desenvolvidas no Terminal, conforme previsto no Apêndice 4 - Plano de Transferência Operacional de Arrendamento;
2.1.1	correção do objeto	2.1.1. A área total do Arrendamento em São Sebastião - SP, cujo código de identificação é SSB01, localizada no Porto de São Sebastião, possui 426.949m ² (quatrocentos e vinte e seis mil, novecentos e quarenta e nove metros quadrados), sendo constituída pelos terrenos nos quais estão e serão implantados os equipamentos e edificações a serem utilizados.
2.3	inserção de "carga containerizada"	2.3. As Atividades a serem desempenhadas pela Arrendatária no Arrendamento consistem na movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais, granéis sólidos minerais e carga containerizada, nos termos e condições previstas no Contrato e em seus Anexos.
5.4	retirada do item	Item redundante com o 5.3
7.11	inserção da data-base	7.11. Observadas as regras específicas do presente Edital, os valores previstos no Edital serão reajustados pela aplicação do IPCA - Índice de Preços ao Consumidor Amplo, divulgado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. Os valores serão reajustados a cada 12 (doze) meses contados a partir da data-base de julho de 2024.
11.3.1	retirada do item	11.3.1. Será admitida a substituição de consorciado após a homologação do certame, desde que expressamente autorizado pelo Poder Concedente e condicionada à comprovação de que a nova empresa do consórcio possui, no mínimo, os mesmos quantitativos para efeito da habilitação técnica e os mesmos valores para efeito de qualificação econômico-financeira, conforme o art. 15, § 5º, da Lei nº 14.133/2021.

Item	ação	texto
16.1	ajuste da garantia de proposta	16.1. A Garantia de Proposta deverá ser aportada no valor mínimo de R\$ 257.168.949,27 (duzentos e cinquenta e sete milhões, cento e sessenta e oito mil, novecentos e quarenta e nove reais e vinte e sete centavos).
16.3.3	ajuste do texto para caução em dinheiro	16.3.3. Em caso de caução em dinheiro, o depósito deverá ser feito em conta-caução aberta em agência da Caixa Econômica Federal (CEF) definida pela própria Proponente, tendo como favorecido a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) - CNPJ é 04.903.587/0001-08, com base no art. 82 do Decreto nº 93.872, de 23 de dezembro de 1986, e na Lei nº 14.973, de 16 de setembro de 2024, devendo ser incluído no Volume 1 o comprovante do depósito e a via original do formulário do Recibo de Caução devidamente preenchido e assinado, comprovando a disponibilidade dos recursos na conta-caução na Data para Recebimento dos Volumes;
20.1	correção da apresentação dos documentos - invólucros lacrados	20.1. As Proponentes deverão apresentar, conforme cronograma do item 26.1.1 deste Edital, invólucros lacrados, contendo 1 (uma) via física e 1 (uma) via eletrônica cada, relativas:
24.1.1 e 24.1.2	retirada dos itens - eliminar a tal "intenção de recorrer"	24.1.1. A intenção de recorrer deverá ser manifestada imediatamente, sob pena de preclusão. 24.1.2. Caso todas as Proponentes não manifestem a intenção de recorrer, o processo licitatório será submetido à homologação imediatamente após a publicação da ata de julgamento da licitação.
26.1.1	correção do cronograma	Divisão do antigo item 2 em dois itens (2 e 3)
27.2.1	correção do valor da B3	27.1.1. Comprovante de recolhimento da remuneração à B3 no valor R\$ 405.003,62 (quatrocentos e cinco mil, três reais), cujo pagamento deverá ser efetuado no prazo previsto no Manual de Procedimentos;
27.2.3	correção do valor da INFRA SA	27.2.3. Comprovante de pagamento à empresa encarregada da realização dos estudos que deram origem a este Edital, conforme autorizado pelo art. 21, da Lei nº 8.987, de 1995, de acordo com orientação a ser emitida pela ANTAQ, no valor total de R\$ 568.928,69 (quinhentos e sessenta e oito mil, novecentos e vinte e oito reais e sessenta e nove centavos) à Infra S.A.
27.2.5	correção do valor da subscrição do capital social mínimo	27.2.5. Comprovação da subscrição de capital social inicial mínimo no valor 768.579.003,06 (setecentos e sessenta e oito milhões, quinhentos e setenta e nove mil e três reais e seis centavos), bem como da integralização de, pelo menos, 50% (cinquenta por cento) desse capital social em moeda corrente nacional.
27.2.9, 27.2.9.1 e 27.2.9.2	inserção de cláusulas sobre PTO	27.1.1. Plano de Transferência Operacional – PTO conforme Apêndice 4 - Plano de Transferência Operacional de Arrendamento, havendo o prazo de até 15 (quinze) dias para o Poder Concedente declarar sua não objeção à elaboração do PTO. 27.1.1.1. Em caso de objeção total ou parcial pelo Poder Concedente do PTO, a adjudicatária terá 15 (quinze) dias para efetuar as correções. 27.1.1.2. Caso a vencedora do certame seja a atual ocupante da área, não há necessidade de entrega do PTO.
Apêndice 4	PTO	Objetivos, etapas, responsabilidades etc. referentes ao PTO

138.

MINUTA DE CONTRATO:

Item	ação	texto
1.1.1., "xxx"	inserção da definição de PTO	xxx. Plano de Transferência Operacional (PTO): Plano com as especificações técnicas, cronograma e estratégia operacional e outros elementos com vistas a não interrupção das atividades desenvolvidas no Terminal, conforme

Item	ação	texto
		previsto no Apêndice 4 - Plano de Transferência Operacional de Arrendamento do Edital.
2.1.1	correção do objeto do contrato	<p>2.1.1. A área total do Arrendamento em São Sebastião - SP, cujo código de identificação é SSB01, localizada no Porto de São Sebastião, possui 426.949m² (quatrocentos e vinte e seis mil, novecentos e quarenta e nove metros quadrados), sendo constituída pelos terrenos nos quais estão e serão implantados os equipamentos e edificações a serem utilizados na movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais, granéis sólidos minerais e carga containerizada, disponibilizada de forma faseada, conforme regras previstas no Contrato e em seus Anexos.</p> <p>2.1.2. A partir da Data da Assunção, a área provisória do Arrendamento será de 97.086 m² (noventa e sete mil, oitenta e seis metros quadrados); conforme planta indicada no Anexo C-1: Figura 2 – Delimitação da Área-Fase 1 da Seção C - Engenharia.</p> <p>2.1.3. Mediante a conclusão integral das obrigações previstas na primeira etapa de transição, a área provisória do Arrendamento será de 283.412m² (duzentos e oitenta e três mil, quatrocentos e doze metros quadrados), conforme planta indicada no Anexo C-1: Figura 3 – Delimitação da Área-Fase 2 da Seção C - Engenharia.</p> <p>2.1.4. Mediante a conclusão integral das obrigações previstas na segunda etapa de transição, a área provisória do Arrendamento será de 382.747m² (trezentos e oitenta e dois mil, setecentos e quarenta e sete metros quadrados), conforme planta indicada no Anexo C-1: Figura 5 – Delimitação da Área-Fase 3; após esse período, até o final da vigência contratual, a área definitiva do Arrendamento será aquela informada no item 2.1.1 deste contrato, conforme planta indicada no Anexo C-1: Figura 7 – Delimitação Final da Seção C - Engenharia.</p>
2.2.1, 2.2.2	ajuste da sistemática dos berços em alinhamento aos investimentos	<p>2.2.1 Os berços 301 e 302 serão de uso exclusivo da Arrendatária à medida que concluídos, nos termos da 1ª e 2ª etapas Transitórias dos investimentos mínimos previstos no item 7.1.2.3;</p> <p>2.2.2 Os berços 101 e 102 se manterão públicos até a conclusão da 3ª etapa Transitória dos investimentos mínimos previstos no item 7.1.2.3, momento a partir do qual passará a ser de uso exclusivo da Arrendatária.</p>
3.1.1 e 3.1.1.1	Termo de Aceitação e PTO	<p>3.1.1 O Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos, previsto no Apêndice 1 do Contrato, deverá ser celebrado pelas Partes em até 30 (trinta) dias, contados da comunicação de não objeção, pelo Poder Concedente, ao Plano Básico de Implantação e à conclusão do Plano de Transferência Operacional, o que ocorrer por último, apresentados pela Arrendatária como condição para a celebração deste Contrato.</p> <p>3.1.1.1 A execução do Plano de Transferência Operacional somente poderá ser considerada concluída após a expedição, pelos órgãos intervenientes, de toda a documentação imprescindível ao início das Atividades, bem como o cumprimento dos demais prazos e requisitos estabelecidos no Apêndice 4 – Plano de Transferência Operacional de Arrendamento do Edital.</p>
6.3	inserção de cláusula impossibilitando a venda do ativo pelo arrendatário até a conclusão dos investimentos, da mesma forma como feito no TECON SANTOS 10	6.3. A transferência do controle societário e da titularidade do Arrendamento somente poderá ocorrer após a conclusão dos investimentos mínimos previstos na cláusula 7.1.2.3, ressalvada a hipótese de insolvência iminente por parte da Concessionária, desde que tal condição seja devidamente comprovada.
7.1.1	retirada obrigação de implantação de um Programa de Carbono Sustentável e inseridas	xxvii. Elaborar e divulgar anualmente o inventário de emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE), que deverá atender aos três escopos previstos no GHG Protocol, bem como às demais normas e diretrizes técnicas nacionais e internacionais mais atualizadas;

Item	ação	texto
	cláusulas ambientais padrão	xxviii. Para as atividades cujas responsabilidades, nos termos deste Contrato, sejam exclusivas da Arrendatária, esta deverá confeccionar Plano de Mitigação de Emissões de Gases de Efeito Estufa, atendendo às mais atualizadas normas e diretrizes técnicas nacionais e internacionais;
7.1.2.1	inserção dos MMEs para as modalidades de cargas previstas	MMEs - granél sólido mineral; granél sólido vegetal; contêiner
7.1.2.2	ajuste nos parâmetros do arrendamento	i. Capacidade estática mínima de 144.000 toneladas para granéis sólidos; ii. Capacidade dinâmica do sistema de embarque e desembarque anual de 3,45 milhões de toneladas, para granéis sólidos; iii. Instalação de pátio de contêineres com área de no mínimo 253.361 m ² ; iv. Prancha média geral 87 unid./h, a partir do décimo ano de contrato v. Capacidade dinâmica mínima de 1,35 milhão de TEUs/ano, para carga containerizada.
7.1.2.3	ajuste nos prazos para implementação dos investimentos mínimos	Ajuste para refletir que o prazo estipulado se trata de prazo máximo, de forma que não há problema caso a implantação dos investimentos seja adiantada
9.1.1	ajuste no valor global do contrato	9.1.1 O valor global estimado do Contrato de Arrendamento é de R\$ 25.716.894.927,19 (vinte e cinco bilhões, setecentos e dezesseis milhões, oitocentos e noventa e quatro mil, novecentos e vinte sete reais e dezenove centavos), correspondente ao montante estimado de receitas a serem obtidas pela Arrendatária para explorar as Atividades durante o prazo de vigência do Contrato.
9.2.1, "i", "ii", "iii", "iv"	ajuste nos valores de arrendamento fixo e variável	i. R\$ 1.355.448,02 (um milhão, trezentos e cinquenta e cinco mil, quatrocentos e quarenta e oito reais e dois centavos) por mês, a título de Valor do Arrendamento Fixo, pelo direito de explorar as Atividades no Arrendamento e pela cessão onerosa da Área do Arrendamento; e ii. R\$ 1,14 (um real e quatorze centavos) por tonelada de granéis sólidos, a título de Valor do Arrendamento Variável; pelo direito de explorar as Atividades no Arrendamento e pela cessão onerosa da Área do i. R\$ i. iii. R\$ 44,56 (quarenta e quatro reais e cinquenta e seis centavos) por TEU, excluindo os oriundos da movimentação de transbordo e remoção, a título de Valor do Arrendamento Variável; pelo direito de explorar as Atividades no Arrendamento e pela cessão onerosa da Área do Arrendamento, observando o disposto na Subcláusula 9.2.3.1. iv. R\$ 22,28 (vinte e dois reais e vinte e oito centavos) por TEU de contêineres de transbordo e remoção a título de Valor do Arrendamento Variável pelo direito de explorar as Atividades no Arrendamento e pela cessão onerosa da Área do Arrendamento, observando o disposto na Subcláusula 9.2.3.1.
9.2.1.1	inserção da definição da cobrança do transbordo e remoção	9.2.1.1 O transbordo e a remoção referidos no item iii da cláusula 9.2.1. deverão ser contabilizados para cada 01 (um) movimento.
12.2	correção do prazo relativo aos passivos ambientais	12.2. Os Passivos Ambientais não conhecidos identificados pela Arrendatária no prazo de até 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias contados da Data de Assunção serão de responsabilidade do Poder Concedente, sendo tal responsabilidade limitada às exigências do órgão ambiental.
12.3	correção do prazo relativo aos passivos ambientais	12.3 No prazo de até 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias contados da Data de Assunção, a Arrendatária poderá contratar consultoria ambiental independente e apresentar um laudo ambiental técnico à ANTAQ, com indicação de eventuais passivos ambientais não conhecidos até a Data de Assunção.
13.1.21	ajuste no texto para melhor compreensão	13.1.21 Decisão judicial ou administrativa, bem como alterações na legislação, na regulamentação e no Regulamento de Exploração do Porto Organizado que inviabilize a Arrendatária de desempenhar as atividades

Item	ação	texto
		objeto do Contrato, de acordo com as condições nele estabelecidas, nos casos em que a Arrendatária, direta ou indiretamente, por ação ou omissão, houver dado causa ou de alguma sorte contribuído para tal decisão
13.1.24	inserção de risco à Arrendatária sobre obtenção de licenças de dragagem de aprofundamento	13.1.24 Atrasos na obtenção de licenças, permissões, autorizações, no cumprimento dos cronogramas, relativos à dragagem de aprofundamento dos novos berços de atracação e área de acesso aos novos berços, ainda que inclua eventual remoção de material rochoso (derrocamento).
13.1.25	inserção de risco à Arrendatária sobre elaboração de projetos básicos para dragagem de aprofundamento	13.1.25 Elaboração de projetos básicos e executivos e execução de obras, relativos à dragagem de aprofundamento dos novos berços de atracação e área de acesso aos novos berços, ainda que inclua eventual remoção de material rochoso (derrocamento), observada a subcláusula 13.2.9.
13.2.9	inserção de risco ao Poder Concedente sobre custos decorrentes de eventual remoção de material de derrocagem	13.2.9 Custos decorrentes de eventual remoção de material rochoso (derrocamento) que impeça a plena realização da dragagem de aprofundamento dos novos berços de atracação e área de acesso aos novos berços
15.1.3.1	inserção de item sobre os investimentos fora da área arrendada	15.1.3.1 Os bens decorrentes de investimentos na área comum do porto, caso existam, não integram os Bens do Arrendamento e serão de propriedade da Administração do Porto.
16.5.3	retirada da obrigação de seguros para acidentes de trabalho	16.5.3 Contratar seguro para acidentes de trabalho relativo aos colaboradores e empregados da Arrendatária alocados à prestação dos serviços previstos no Contrato.
20.1	correção do Capital Social mínimo	1.1 A Arrendatária constituída para a exploração do Arrendamento deverá possuir capital social mínimo no valor R\$ 768.579.003,06 (setecentos e sessenta e oito milhões, quinhentos e setenta e nove mil e três reais e seis centavos), devidamente subscrito.

PONTOS RELEVANTES

139. Em virtude da revisão do EVTEA, serão apontados algumas questões que precisam de atenção, sobretudo no que diz respeito às formalidades do processo de licitação.

140. **Licenciamento Ambiental:**

141. Em primeiro lugar, destaco a questão da competência para licenciamento ambiental do projeto. Anteriormente, para o projeto que foi submetido à Audiência Pública, era previsto que a competência para o licenciamento era do órgão estadual dado que os quantitativos não ultrapassavam os quantitativos de capacidade determinados pelas disposições da Lei Complementar nº 140/2011 e Decreto Federal nº 8.437/2015, segundo os quais é de competência do órgão ambiental estadual o licenciamento de instalações portuárias que movimentem carga em volume inferior a 450.000 TEU/ano ou 15.000.000 ton/ano (art. 3º, inciso IV do Decreto), o que é o caso do Porto Público de São Sebastião.

142. Contudo, tendo em vista a novo perfil de carga containerizada para o projeto e os novos quantitativos definidos (1,35 mi TEU/ano), o EVTEA destacou na Seção F - Ambiental rev01 que o licenciamento do SSB01 deverá ocorrer na esfera federal, tendo o IBAMA com órgão licenciador.

143. No que se refere ao TR, informo que, em resposta ao Ofício nº 8/2025/GMS/SDSI/ANTAQ (SEI nº 2619967), o Ibama encaminhou 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).

144. Dessa forma, na Nota Técnica 32 (SEI nº 2602341), foi sugerido que a GMS iniciasse gestões para emissão do Termo de Referência tendo em vista o novo porte do SSB01. De acordo com a Nota Técnica nº 42/2025/GMS/SESGI (SEI nº 2645075), a Seção F – Ambiental (SEI nº 2588102) do EVTEA teria atendido "*satisfatoriamente à solicitação de apresentação do Termo de Referência para o arrendamento*

portuário da área SSB01, localizada no Porto Organizado de São Sebastião/SP e destinado à movimentação e armazenagem de grânéis sólidos vegetais, minerais e carga containerizada".

145. **Consulta Livre, Prévia e Informada:**

146. A partir dos apontamentos e conclusões exarados do item 93 a 137 desta NT, esta SELC sugere que, a partir de coordenação entre ANTAQ, MPOR, INFRA, CDSS, MPF, órgão licenciador, e comunidade da Baía do Araçá (e outros convidados, como universidades, centros de pesquisa e ONGs especializadas no tema), seja previsto um cronograma de consultas preparatórias, isto é, antes de lançamento do edital do arrendamento SSB01.

147. O caráter dessa consulta seria ainda introdutório, formativo, de reconhecimento mútuo e pactuação metodológica, cujo objetivo central será não somente permitir que a comunidade se apresente ao Estado como sujeito coletivo com direito a consulta, mas criar vínculo, apresentar o projeto em linguagem acessível e, acima de tudo, para que a comunidade manifeste tanto seus anseios como seus os medos e expectativas com relação ao projeto. Tais encontros seriam também oportunidade de reconhecer quem representa legitimamente a comunidade, como são tomadas as decisões (assembleia, conselhos, consenso etc.), como o processo será monitorado, como se darão as devolutivas, etc.

148. **Consultas à Autoridade Aduaneira e ao Poder Público Municipal.**

149. Seguindo, tendo em vista as alterações substanciais do arrendamento SSB01 em virtude da revisão do EVTEA, sugiro que sejam reenviados os ofícios à Receita Federal do Brasil - RFB bem como ao município de São Sebastião, a fim de dar oportunidade para estes entes se manifestarem no processo.

150. **Consulta à Autoridade Portuária**

151. Ademais, há um ponto relevante a ser pontuado, referente ao levantamento jurídico ligado à área do arrendamento SSB01. Segundo a Nota Técnica nº 13/2025 (SEI nº 2588091) da INFRA SA, a qual dispôs sobre as alterações do EVTEA revisado, foi apontado:

6.39. Com base na perspectiva contratual, foi identificado risco médio em relação ao Contrato de Passagem n.º 001/2020, celebrado entre a CDSS e a Olfar S.A., tendo em vista que o contrato em questão terá vigência até o ano de 2045, após a Data de Assunção do terminal SSB01, e prevê passagem por área que poderá impactar as atividades do futuro arrendamento. Tendo em vista que a passagem é destinada à movimentação de granel líquido, existe ainda o risco de acirramento da competição pelo uso do cais, o que poderá impactar a operação de embarque e desembarque do futuro arrendatário.

6.40. Com base na perspectiva processual, também foi identificado risco médio no Processo Administrativo nº 50300.006966/2025-19, no âmbito da ANTAQ, em que há pedido de celebração de CUT em área que compõe o arrendamento SSB01. Até o presente momento, não consta decisão da ANTAQ indeferindo o pedido da autora.

6.41. Nos demais aspectos, não foram identificados entraves que impeçam a futura licitação da área, que gerem obrigação de ressarcimento ou outros riscos jurídicos dessa natureza.

152. Já houve, no âmbito deste processo, consulta à Autoridade Portuária do Porto de São Sebastião, a qual foi conduzida conforme as disposições delineadas no Ofício Nº 4/2024/SELC/DG/ANTAQ (SEI nº 2298536). Em resposta, no Ofício DIRPRE/CDSS (SEI nº 2339934), foi informado que, ainda que houvesse contratações (contrato de uso de temporário) em áreas objeto da então área do SSB01, este seria "contrato de uso de temporário".

153. Contudo, em virtude de a área do arrendamento ter praticamente dobrado com a revisão do EVTEA, entende-se que seja imprescindível nova consulta àquela Autoridade Portuária, a fim de que esta se manifeste acerca de todos os processos judiciais e extrajudiciais, inclusive administrativos, em curso até o momento, envolvendo a respectiva área.

154. **Disponibilidade de Berço:**

155. Neste ponto, a partir dos apontamentos e conclusões consignados nesta NT, sugere-se que não seja acatada a determinação do MPOR e que a questão seja debatida no contexto da Audiência Pública que é sugerida nesta NT. Caso haja manifestações que defendam a inclusão de berços públicos no

projeto ou eventual obrigação de atendimento a operadores portuários previamente cadastrados, e caso essa seja a visão da política pública, que a revisão do EVTEA fruto da audiência pública incorpore na modelagem essa previsão via correção da demanda micro para o projeto.

156. **Manifestação da CDSS: Dragagem de Manutenção e Tabela III.**

157. A Companhia Docas de São Sebastião encaminhou, por meio do e-mail SEI nº 2771215, duas considerações sobre o novo EVTEA do terminal SSB01.

158. Com relação à Dragagem de Manutenção:

No caderno da Seção C - Engenharia existem informações sobre a dragagem de aprofundamento do berço e bacia de Evolução. Não há informações sobre a dragagem de manutenção.

Em consulta por e-mail à INFRA S.A., foi esclarecido que:

"Referente aos investimentos de dragagem de manutenção, informamos que serão de responsabilidade da CDSS, durante toda vigência do contrato SSB01. Dragagem de aprofundamento prevista no EVTEA será de responsabilidade do SSB01."

Ocorre que nos modelos de arrendamentos conhecidos, a exemplo do Porto de Paranaguá, a **dragagem de manutenção dos berços de atracação é de responsabilidade do arrendatário**. Se fosse necessário (o que não é caso do Porto de São Sebastião), a Autoridade Portuária ficaria encarregada da dragagem de manutenção do canal de acesso.

Considerando o aprofundamento para a cota de -14m, verifica-se um corte significativo na direção Sul e poderá ser uma fonte de assoreamento dos berços.

Assim, a Gerência de Engenharia da CDSS estimou uma dragagem de manutenção anual de aproximadamente R\$ 14,5 milhões. Usamos como referência a dragagem que estamos fazendo neste exato momento.

Porém, a Tabela I praticada pela Autoridade Portuária de São Sebastião não cobre os custos desta despesa. Os valores adotados são abaixo dos custos de outros Portos públicos para serem mais atrativos, pelo atual modelo praticado (operação pública).

Portanto, é fundamental que o EVTEA contemple que a **dragagem de manutenção após as entregas dos berços ao arrendatário seja incorporada ao seu OPEX**, estando a Autoridade Portuária responsável por esta dragagem de manutenção no período em que os berços estiverem com a operação pública, ou seja, até o 9º ano de contrato.

159. Quanto à dragagem de manutenção dos berços do SSB01, o EVTEA previu que o futuro arrendatário irá tão-somente realizar a dragagem de aprofundamento, via CAPEX do projeto. Não foi previsto na modelagem o custo de dragagem de manutenção dos berços para a futura arrendatária, ficando essa a cargo da Autoridade Portuária, a qual é remunerada via Tabela I para tal.

160. O que ocorreu no Porto de Paranaguá (e que talvez possa ter levado a este equívoco) foi a concessão do Canal de Acesso do Porto, com a atribuição da responsabilidade de toda dragagem de aprofundamento e manutenção para um concessionário, que fará o papel que atualmente é exercido pela Autoridade Portuária. O que não se confunde com o arrendamento portuário para exploração de uma área em porto organizado.

161. Com relação à eventual falta de recursos advindos da Tabela I praticada, é possível aventar que a operação do arrendatário aumentará substancialmente a movimentação de navios no porto, o que acarretará no aumento de recursos advindos desta tarifa.

162. De todo modo, é sugerido que o projeto passe por nova Audiência Pública, oportunidade em que questões envolvendo dragagem dos berços poderão ser levantadas e eventualmente serem objeto de revisão nos estudos.

163. Outro questionamento diz respeito aos pagamentos pela futura arrendatária relativos à Tabela III:

Conforme Seção D - Operacional prevê no item 4.2.3. Tarifas Portuárias:

"Geralmente nos terminais em portos organizados se aplica o pagamento da Tabela III – Infraestrutura Terrestre. No caso do terminal SSB01, todas as áreas operacionais do porto entrarão no arrendamento, dessa forma, não haverá essa cobrança, portanto, não foi considerado na modelagem".

No entanto, de acordo com a Tabela da Autoridade Portuária elaborada pela INFRA S.A., o Porto de São Sebastião receberá a Tabela III até o 9º ano contratual, quando as operações do Berços graneleiros serão públicas.

Assim, não fica claro que o futuro **arrendatário deverá pagar Tabela III enquanto a operação estiver sendo pública**, considerando que as áreas operacionais, Pátios 1 e 2, já estarão com o arrendatário e ele poderá ser também um operador portuário.

164. Com relação a este ponto, o EVTEA considerou que a Autoridade Portuária será remunerada pelo uso da infraestrutura e berços públicos até o final do 9º ano contratual. Após isso, uma vez que todas as áreas operacionais do Porto de São Sebastião bem como os berços comporão a área do arrendamento, o futuro arrendatário não mais pagará Tabela III, haja vista que não mais haverá contraprestação do serviço pela Autoridade Portuária.

165. Quanto à obrigação de pagamento da Tabela III, esta será devida por todos os operadores portuários que utilizarem a infraestrutura e berços públicos.

166. Ou seja, em razão da manifestação da CDSS, não foram constatadas alterações a serem feitas nas minutas de Edital e Contrato.

167. **Da sugestão de nova audiência pública:**

168. Conforme fartamente discutido ao longo da presente Nota, observou-se a alteração significativa no projeto original que fora submetido a audiência pública, pois, não só a natureza da carga do arrendamento foi alterada (tendo sido retirada a carga geral e incluída a carga containerizada), como a área do arrendamento saltou de 261.941 m² para 426.949 m² (onshore e offshore).

169. Desta forma, considerando que:

- a área do projeto praticamente dobrou, passando a contemplar todas as áreas operacionais do Porto Organizado de São Sebastião;
- todos os berços do porto foram, ao final dos investimentos (10º ano) inseridos no projeto; os investimentos obrigatórios previstos tiveram um aumento de aproximadamente 500% (de aproximadamente R\$ 656 Milhões para R\$3,8 Bilhões);
- o perfil de carga containerizada, o qual não havia sido objetivamente contemplado na primeira versão, tornou-se a principal carga a ser movimentada no SSB01;
- a inserção da nova tipologia de carga containerizada passa a atrair novos *stakeholders*.

170. A SELC **recomenda a realização de nova Audiência Pública**, sugerindo que ela seja realizada com prazo mais exíguo que a primeira, em um período de 30 a 45 dias a partir da publicação do Aviso de Audiência Pública.

171. Por fim, com relação às respostas às contribuições realizadas na Consulta Pública nº 13/2024-ANTAQ seguem para avaliação e eventual aprovação: **Planilha - Resposta às contribuições de AP - restrito (SEI nº 2771347) destinada ao TCU e Planilha - Resposta às contribuições de AP - público (SEI nº 2771346)** destinada ao público geral, a serem disponibilizadas no site da ANTAQ.

172. Quanto às novas minutas de edital e contrato, devidamente alteradas e adequadas à revisão do EVTEA estão dispostas nos documentos, seguem também para avaliação e aprovação: **Minuta de Edital - pós-AP (SEI nº 2772317) e Minuta de Contrato - pós-AP (SEI nº 2772318)**.

JOAO PAULO UNDICIATTI BARBIERI

Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários

Membro da CPLA

BRUNO EDUARDO NEVES JANUZZI

Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários



Documento assinado eletronicamente por **João Paulo Undiciatti Barbieri, Agente Público**, em 15/12/2025, às 19:13, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 1º, art. 6º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **Bruno Eduardo Neves Januzzi, Agente Público**, em 15/12/2025, às 19:16, 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 **2771348** e o código CRC **F3451FE0**.
