



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

NOTA TÉCNICA Nº 122/2025/CGMO-DNOP-MPOR/DNOP-SNP-MPOR/SNP-MPOR

Brasília, 28 de novembro de 2025.

PROCESSO Nº 50050.002916/2024-62

INTERESSADO: DIRETORIA DE PLANEJAMENTO

ASSUNTO: ATO JUSTIFICATÓRIO PARA A MODELAGEM DE PROJETO NO ÂMBITO DO PROGRAMA DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS DO GOVERNO FEDERAL; LICITAÇÃO DE INSTALAÇÃO PORTUÁRIA DESTINADA À MOVIMENTAÇÃO E ARMAZENAGEM DE GRANÉIS SÓLIDOS VEGETAIS, GRANÉIS SÓLIDOS MINERAIS E CONTÊINERES LOCALIZADA NO PORTO ORGANIZADO DE SÃO SEBASTIÃO, DENOMINADA ÁREA DE ARRENDAMENTO SSB01.

SUMÁRIO

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

1. OBJETIVO

1.1. O presente Ato Justificatório tem por objetivo descrever as informações relativas à abertura de licitação da área denominada **SSB01**, localizada no interior da poligonal do Porto Organizado de São Sebastião, administrado pela Companhia Docas de São Sebastião (CDSS), 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, no âmbito do planejamento do Governo Federal.

2. INTRODUÇÃO

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

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

2.3. Ainda, de acordo com Martins:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.5. Observa-se que os referidos mecanismos, em especial os novos Arrendamentos, denotam estratégias para a realização de investimentos na ampliação da infraestrutura portuária, proporcionando maior eficiência operacional ao setor e reduzindo custos aos usuários.

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

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

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

- [Portaria SEP/PR nº 15, de 15 de fevereiro de 2013](#) – Definição de áreas passíveis de arrendamento, as quais seriam objeto de estudos para avaliar a viabilidade técnica, econômica e operacional;
- [Portaria SEP/PR nº 38, de 14 de março de 2013](#) – Divulgação de chamamento para empresas interessadas na elaboração de estudos para 159 áreas, com definição da modelagem a ser utilizada;

- [Portaria Conjunta SEP/PR-ANTAQ nº 91, de 24 de junho de 2013](#) – Constituição de Comissão Mista, composta por quatro membros da SEP/PR e cinco membros da Antaq, com o objetivo de avaliar e selecionar os projetos e/ou estudos de viabilidade, os levantamentos e as investigações, referidos na Portaria SEP/PR nº 38/2013;
- Ofício nº 178/2013-DG, de 11 de outubro de 2013 – Apresentação dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômico-Financeira e Ambiental (EVTEA), bem como as minutas de Edital e Contrato referentes ao primeiro bloco aprovados por meio da [Resolução ANTAQ nº 3.094 de 11 de outubro de 2013](#), e encaminhamento ao Tribunal de Contas da União (TCU). O Ofício nº 178/2013 foi complementado posteriormente pelos Ofícios nº 38/2013-GAB, de 16 de outubro de 2013, e nº 39/2013-GAB, de 17 de outubro de 2013;
- Ofício nº 39/2013-GAB, de 2013 – Encaminhamento ao Tribunal de Contas da União das notas técnicas finais da Comissão Mista sobre análise feita após as Audiências Públicas nº 3 e nº 4/2013;
- Acórdão nº 1.077/2015 TCU-Plenário, de 06 de maio de 2015 – Autorização das licitações do Bloco 1 do Programa de Arrendamento Portuário (PAP);
- Acórdão nº 2.413/2015 TCU-Plenário, de 30 de setembro de 2015 – Aprovação Final pelo TCU da licitação de 8 áreas pelo critério de Maior Valor de Outorga; e
- [Resolução ANTAQ nº 85, de 22 de agosto de 2022](#) – Estabelece procedimentos para a elaboração e análise de estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos Contratos de Arrendamento de áreas e instalações portuárias nos portos organizados.

2.9. Desde 2015 até o presente momento, já foram licitadas aproximadamente 65 áreas, distribuídas em todos os Portos Organizados da União, o que demonstra o alcance da maturidade do PAP, com a consequente confiança do mercado, incluindo todos os órgãos e empresas que atuam no setor portuário. Além disso, até 2026, tem-se a expectativa de licitar mais de 30 áreas.

2.10. Com a experiência adquirida nos últimos 10 anos do PAP, e a necessidade premente de desenvolvimento do setor portuário, para que o país possa alcançar o desenvolvimento desejado, este Ministério entende que será possível superar todos desafios, com o empenho da Secretaria Nacional de Portos (SNP), da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), do Tribunal de Contas da União (TCU), das Autoridades Portuárias, da Bolsa de Valores (B3), e das empresas interessadas em explorar os terminais portuários.

2.11. Em fevereiro de 2024, a Infra S.A. foi instada por meio do Ofício nº 61/2024/SNPTA-MPOR (SEI nº 8320889), a realizar a preparação do estudo do terminal portuário em área localizada no Porto de São Sebastião-SP.

2.12. Em maio de 2024, a Infra S.A. encaminhou, por meio do Ofício nº 182/2024/PRESI-INFRA/DIREX-INFRA/CONSAD-INFRA/AG-INFRA (SEI nº 8409059), o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) da área denominada **SSB01**.

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

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

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

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

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

2.18. Posteriormente, o EVTEA, bem como as minutas de Edital e Contrato, foram disponibilizados em consulta e audiência públicas ([AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 13/2024-ANTAQ - SSB01 - PORTO DE SÃO SEBASTIÃO/SP](#)), que tiveram por objetivo obter subsídios da sociedade para aprimoramento dos referidos documentos técnicos e jurídicos.

2.19. Em junho de 2025, o EVTEA revisado (SEI nº 9814621), incorporando as contribuições acatadas e novas diretrizes encaminhadas foram remetidos ao MPOR. Assim, a presente Nota Técnica visa analisar a revisão do EVTEA da área de arrendamento SSB01.

3. CARACTERÍSTICAS GERAIS DO EMPREENDIMENTO

3.1. A área a que se refere esse Ato Justificatório, denominada **SSB01**, está localizada dentro da poligonal do Porto Organizado de São Sebastião, no Complexo Portuário de São Sebastião. O Complexo Portuário é composto pelo Porto Organizado de São Sebastião, administrado pela Companhia Docas de São Sebastião (CDSS), e pelo Terminal de Uso Privativo (TUP) da Transpetro denominado Terminal Almirante Barroso (TEBAR).

3.2. As atividades a serem desenvolvidas na área de arrendamento **SSB01** visam à movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais, granéis sólidos minerais e contêineres.

3.3. O Porto de São Sebastião está localizado no litoral norte do estado de São Paulo, no município de São Sebastião, na Região Sudeste do Brasil. O Porto de São Sebastião possui como área de influência os estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e Goiás, com destaque para as regiões do Vale do Paraíba (SP), ABC Paulista (SP) e Região Metropolitana da Grande São Paulo (SP).

3.4. A área do futuro terminal **SSB01**, que totaliza aproximadamente 426.949 m² (quatrocentos e vinte e seis mil, novecentos e quarenta e nove metros quadrados), é caracterizada como brownfield, ou seja, já foi ocupada por estruturas permanentes. O empreendimento, a ser construído sobre um terreno com estruturas existentes, abrange uma área *onshore* de 364.789 m², composta pelos distintos zoneamentos portuários (incluindo os pátios 1, 2, 3 e 4), e uma área *offshore* de 62.160 m², conforme figura a seguir.

Figura 1 - Delimitação da área do arrendamento SSB01 do Porto de São Sebastião.



Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025)

3.5. O terminal **SSB01** foi projetado para operar com uma capacidade de 1,35 milhão de TEU/ano para contêineres e 3,44 milhões de toneladas/ano para grânéis sólidos.

3.6. A implementação do terminal **SSB01** será feita em etapas, buscando resguardar a continuidade das operações existentes no Porto de São Sebastião. As premissas para a regra de transição incluem resguardar o planejamento estratégico do Porto e as movimentações existentes, evitando infraestrutura ociosa e descontinuidade operacional.

3.7. O plano de transição para o Terminal **SSB01** está dividido em três etapas:

- **1ª etapa de Transição (1º ao 5º ano contratual):** O arrendatário receberá uma área inicial de 97.086m² (pátio 04B) e realizará investimentos como preparação da área, aterro, pavimentação, drenagem, instalação de pátio de contêineres (1.728 *Ground slots*), iluminação, rede elétrica, sistema de combate a incêndio, sistemas de recepção/expedição rodoviária, edificação administrativa, aquisição e instalação de equipamentos (04 STS, 09 RTG, 12 TT, 01 Scanner, 04 balanças e 02 subestações), estudos de Simulação de Manobra e sísmico, construção de ponte de acesso, construção de píer para grânéis e contêineres (berço 102 e 301), construção de via de acesso provisória ao berço 102, dragagem do berço 102 e licenciamento. Não haverá operação portuária nos primeiros cinco anos.
- **2ª etapa de Transição (6º ao 7º ano contratual):** Mediante a conclusão das obrigações da primeira etapa, o arrendatário receberá uma área *onshore* complementar de aproximadamente 156.275m² (Pátio 04A e Pátio 03), totalizando 253.361m². Além disso, receberá uma área *offshore* de 30.051m² (Píer berço 301 e Ponte de acesso), totalizando uma área de arrendamento de 283.412m². Nesta fase, serão realizados investimentos em pavimentação, drenagem, instalação de pátio de contêineres (totalizando 3.780 *Ground slots*), iluminação, rede elétrica, sistema de combate a incêndio, sistemas de recepção/expedição rodoviária, aquisição e instalação de equipamentos (05 RTG, 12 TT, 01 Scanner, 02 balanças e finalização da subestação), implantação de tomadas *reefer*, ampliação do píer para grânéis e novo berço de contêineres (berços 101 e 302) e dragagem do berço 101. A operação portuária iniciará com a utilização do berço 301, enquanto o berço 101 estará paralisado para obras. O berço 102 não será operado pelo arrendatário **SSB01**, mantendo a operação pública.
- **3ª etapa de Transição - Situação Definitiva (8º ao 9º ano contratual e 10º ao 35º ano contratual):** No oitavo ano, após a conclusão das obrigações da segunda etapa, o arrendatário receberá uma área *onshore* complementar de aproximadamente 75.703m² (Pátio 01, pátio 02 e área existente do píer 101), totalizando 329.064m². Além disso, receberá uma área *offshore* complementar de 23.632m² (Píer berço 302 e faixa de píer adicional do berço 101), totalizando a área de arrendamento de 382.747m². Para movimentação de contêineres, haverá pavimentação, drenagem, instalação de pátio de contêineres (totalizando 5.610 *Ground slots*), iluminação, rede elétrica e sistema de combate a incêndio proporcional, sistemas de recepção/expedição rodoviária, aquisição e instalação de equipamentos (04 STS, 10 RTG e 24 TT) e implantação de tomadas *reefer* complementar. Para grânéis sólidos, o arrendatário realizará melhorias no pavimento e drenagem dos pátios 1 e 2, sistema de combate a incêndio, instalação de capacidade estática total de 144 mil toneladas, edificação administrativa, mecanização dos berços 101 e 102 através da aquisição de um *shiploader* de 2.000t/h e instalação do sistema transportador de correias de capacidade equivalente; *shiploader* de 1.000t/h e instalação do sistema transportador de correias equivalente; subestação de energia elétrica; tombadores de caminhões; tulha de expedição rodoviária; balanças de fluxos; elevador de canecas; pá carregadeiras e moegas de Cais. A operação portuária de contêineres terá início com o berço 302, e os berços 101 e 102 estarão em processo de mecanização, com o berço 102 continuando a não ser operado pelo arrendatário, resguardando a operação pública. Na situação definitiva, a área total será de aproximadamente 426.949m², contemplando áreas *onshore* e *offshore*, incluindo as estruturas de atracação dos berços 101, 102, 301 e 302, que serão exclusivos do arrendamento. O arrendatário passará a exercer operação portuária com capacidade estática total de 144 mil toneladas para grânéis sólidos e 33.660 TEUs para contêineres, com dinâmica de 3.450k toneladas/ano e 1.3500k TEUs/ano, respectivamente. As obras serão finalizadas no 9º ano de contrato, e o berço 102 passará a fazer parte da área de arrendamento, sem operação pública, com início da operação de grânéis sólidos pelo arrendatário **SSB01**.

3.8. O futuro arrendatário deverá realizar investimentos mínimos em instalações e equipamentos para o terminal **SSB01**, abrangendo:

Para movimentação de contêiner

- **Sistema Aquaviário e Acostagem:** Construção de píer de atracação e ponte de acesso com berços a uma profundidade natural de, no mínimo, -17 metros (DHN). O píer e a ponte devem possibilitar operações com navios da classe Ultra Large Container Ships (ULCS) ou Triple E, com o píer contendo uma estrutura acostável de no mínimo 811 metros para atendimento simultâneo de, ao menos, 2 navios New Panamax. Até o 5º ano contratual, 483 metros da faixa acostável do píer berço 301 deverão ser construídos, e até o 7º ano, os 811 metros da faixa acostável (berço 302) deverão ser concluídos. A ponte de acesso deve ter comprimento suficiente para resguardar a área de manobra interna e os berços para navios graneleiros, que necessitam de uma faixa molhada de 50 metros de largura para atracação e bacia de evolução com 330 metros de diâmetro.
- **Desenvolvimento do Terminal:** Pátio de contêineres e vias de circulação com capacidade de no mínimo 1,35 milhão TEU/ano até o final do 9º ano contratual, incluindo rede de drenagem, rede elétrica, iluminação e combate a incêndio. Isso implica aterro e construção de pátio para contêineres (retroárea) de no mínimo 97.000m² até o final do 5º ano, ampliação para no mínimo 168.645m² até o final do 7º ano, e ampliação para no mínimo 253.361m² até o final do 9º ano. O sistema de recepção e expedição rodoviário deve ser compatível com a capacidade total projetada, com *gates* automatizados e sistema de agendamento que garanta bom nível de serviço e evite filas de caminhões nas vias externas de acesso ao Porto.
- **Equipamentos:** Aquisição de no mínimo 8 Portêineres - *Ship to Shore* (STS) - *Post-Panamax*, com atendimento até a 24ª fileira dos navios porta-contêineres, sendo 4 STS até o final do 5º ano e 4 STS adicionais até o final do 9º ano. Também será necessária a aquisição de Transtêineres *Rubber Tyred Gantry* (RTG) elétricos, com capacidade para atender a operação dos oito STS. Plataformas com tomadas *reefer* compatíveis com a demanda do Complexo, além de balanças, *scanners*, subestações, *spreaders*, *terminal-tractors* e semi-reboques, em quantidades e especificações adequadas.

Para movimentação de granéis sólidos

- **Sistema Aquaviário e Acostagem:** Ampliação e construção de um novo píer de atracação para navios graneleiros com faixa acostável de 471 metros, para atendimento simultâneo de, ao menos, 2 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). Até o 5º ano, o arrendatário deverá construir no mínimo 241 metros da faixa acostável do novo píer berço 102, e até o 7º ano, ampliar o píer existente para completar a construção dos 471 metros da faixa acostável berço 101.
- **Desenvolvimento do Terminal:** Construção de capacidade estática mínima de 144.000 toneladas para granéis sólidos até o final do 9º ano contratual, com melhorias no pavimento, rede de drenagem, rede elétrica, iluminação, edificação administrativa e combate a incêndio. Construção de sistema de recepção/expedição rodoviária dimensionado para atender à demanda projetada para a movimentação de granéis sólidos, garantindo boa relação Porto-cidade com serviços de agendamento e infraestrutura interna adequada para caminhões, a fim de assegurar bom fluxo operacional em momentos de pico sem afetar o acesso e áreas públicas externas do porto.
- **Equipamentos:** Aquisição de no mínimo 2 *Shiploaders* para serem instalados no píer graneleiro com especificações técnicas para atendimento simultâneo de 2 navios da classe Handymax, sendo um com capacidade nominal de 2000t/h e outro com capacidade nominal de 1000t/h, ambos até o final do 9º ano contratual. Implantação de sistema mecanizado integrado para carregamento de granéis sólidos, contendo torres de transferência, elevadores de canecas e transportadores de correias com capacidades operacionais equivalentes aos *shiploaders*. Aquisição de moegas rodoviárias, tulha de expedição rodoviária, balanças de fluxo, balanças rodoviárias, moegas de cais e pá carregadeira com capacidade para atender à demanda projetada de 3,45 milhões de toneladas/ano para o terminal.

Fora da área do arrendamento

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

3.9. Destaca-se que o futuro arrendatário possui liberdade para implementar as soluções de engenharia que julgar pertinentes, observadas as capacidades, níveis de serviço projetados e demais obrigações do Edital e Contrato. A seguir, é fornecido um resumo dos resultados chave do modelo como receita bruta global, investimentos, valores de remuneração fixa e variável, Taxa Interna de Retorno (TIR) e Valor Presente Líquido (VPL).

Tabela 1 – Principais resultados do projeto SSB01.

Receita Bruta Global	R\$ 25.716.895 k
Investimento Total	R\$ 3.842.895 k
Despesa Operacional Total	R\$ 6.537.477 k
Movimentação Total (TEU)	27.283 k
Movimentação Total (t)	77.125 k
Valor de Remuneração fixa (R\$/mês)	R\$ 1.355,4 k
Valor de Remuneração variável (R\$/TEU Gateway)	R\$ 44,56
Valor de Remuneração variável (R\$/TEU Transbordo/Remoção)	R\$ 22,28
Valor de Remuneração variável (R\$/t Granéis)	R\$ 1,14
Retorno Não Alavancado do Projeto	
TIR após o Imposto	9,92%
Valor Presente Líquido do Projeto	R\$ 0
Retorno Não Alavancado do Projeto (sem valores de arrendamento)	
TIR após o Imposto	11,12%
Valor Presente Líquido do Projeto	R\$ 57.636 k

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

3.10. Ressalta-se que o prazo contratual previsto para a área de arrendamento é de 35 (trinta e cinco) anos, com início da vigência previsto para o ano de 2027 e término em 2061. O prazo foi determinado de forma que comportasse de maneira adequada a realização e amortização dos investimentos necessários para operação da área, mantendo-se valores razoáveis para a outorga fixa.

3.11. Em cumprimento ao Acórdão nº 1.077/2015/TCU-Plenário, o estudo **SSB01** foi elaborado com a data-base julho/2024, devendo haver atualização do valor de remuneração mensal fixa quando da celebração do contrato de arrendamento.

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

4. DUE DILIGENCE JURÍDICA

4.1. A Infra S.A. apresentou em um dos itens da Nota Técnica nº 11/2024/COPAQ2-INFRA/SUPAQ-INFRA/DIPLAN-INFRA/DIREX-INFRA/CONSAD-INFRA/AG-INFRA (SEI nº 8320935), de 2 de maio de 2024, uma análise expedita sobre potenciais passivos jurídicos referentes à configuração original da área **SSB01**, que inicialmente contemplava somente os **Pátios 3 e 4** do Porto de São Sebastião, conforme apontado naquele levantamento jurídico.

4.2. Naquela ocasião, constatou-se que a área inicial não estava sujeita a contratos preexistentes, eliminando a necessidade de análise de histórico contratual. Foram identificados três armazéns em operação por usuários do porto mediante o pagamento de tarifa portuária. Com base nesse levantamento, e considerando as perspectivas contratual, patrimonial e processual, não foram identificados entraves jurídicos que pudessem impedir a futura licitação da área, gerar obrigações de ressarcimento ou outros riscos dessa natureza.

4.3. Entretanto, o Ministério de Portos e Aeroportos (SNP/MPOR) estabeleceu novas diretrizes para a Revisão 01 dos estudos. Essas diretrizes incluíram a manutenção do terminal multipropósito com movimentação de contêineres, a inclusão de todas as áreas operacionais do porto organizado no escopo do arrendamento e a integração de todos os berços à área arrendada. Em conformidade com essas novas diretrizes, a área total do **SSB01** foi ampliada para aproximadamente 426.949m², englobando tanto áreas *onshore* quanto *offshore*.

4.4. Diante dessa reconfiguração, foi necessário um levantamento jurídico complementar. Trata-se de relatório de *due diligence* legal com o objetivo específico de fornecer ao poder público informações necessárias para a tomada de decisão acerca de possíveis entraves à licitação ou custos decorrentes de obrigações envolvendo a área a ser licitada. O objetivo é atualizar a situação das áreas originalmente consideradas e efetuar um novo levantamento jurídico relativo às áreas adicionais que agora integram o arrendamento, especificamente os Pátios 1 e 2.

4.5. Especificamente, buscou-se identificar situações que possam frustrar o certame licitatório ou gerar obrigação de ressarcimento por parte do poder público ou da futura arrendatária. Essa avaliação envolve a análise do histórico contratual da atual titular do Contrato de Exploração do Terminal, a definição dos bens operacionais que poderão ser disponibilizados na licitação, análise de processos judiciais, administrativos ou, ainda, tratativas extrajudiciais que possam impactar o futuro empreendimento. Esses levantamentos visam identificar situações como:

- Possibilidade de prorrogação ou manutenção do Contrato atual mediante liminar judicial ou outro instrumento;
- Existência de bens não reversíveis, passíveis de serem retirados do terminal ou indenizados pela futura arrendatária;
- Existência investimentos não amortizados realizados pela atual titular, que possam gerar direito à recomposição de equilíbrio econômico-financeiro contratual; e
- Outros fatores que possam gerar impactos jurídicos em relação à área a ser licitada.

4.6. Para a realização desses levantamentos, foi realizada análise dos instrumentos contratuais pertinentes bem como foi avaliada a necessidade de solicitação de informações à administração portuária e demais entes competentes, especialmente no que diz respeito à existência de ações judiciais, administrativas ou procedimentos extrajudiciais envolvendo a área ou a sua titular atual.

4.7. O relatório não visa fornecer ao mercado avaliação exaustiva de todos os aspectos que envolvem o negócio. Os interessados, caso julguem necessário, deverão realizar seus próprios levantamentos visando mitigar riscos relacionados ao negócio.

4.8. Conforme levantamento realizado, foram identificados e analisados os riscos referentes à licitação da área do **SSB01**, os quais foram resumidos no seguinte quadro:

Quadro 1 – Análise de riscos referentes à área SSB01.

Perspectiva	Situação	Análise de riscos	Risco
Contratual	<p>RC Technica Caldeira e Montagem Industrial Ltda.</p> <p>A relação contratual teve origem no Contrato de Uso Temporário CDSS 001/2022, de 05/08/2022, celebrado entre a Companhia Docas de São Sebastião e a RC Technica Caldeira e Montagem Industrial LTDA.</p> <p>O objeto do contrato é a utilização de áreas e instalações do Porto, com superfície total de 2.412m², composta de 1.881 m² de área descoberta e 531 m² de área coberta, na antiga estação de armazenamento temporário de resíduos do Porto, com a finalidade de montagem de módulos de medição, componentes de plataformas offshore e outras atividades relacionadas.</p> <p>O prazo de vigência do contrato é 48 meses, iniciados na data do Termo de Entrega das áreas e instalações portuárias, sem possibilidade de prorrogação.</p> <p>Em relação a esse instrumento, celebrou-se 1 (um) Termo Aditivo, com vigência até 05/11/2026, que tem por objeto a redução da área constante do Contrato 001/2022, tendo em vista a conclusão das obras do Contorno Sul da Rodovia dos Tamoios, no limite área retroportuária. A área total passa a ser de 1.705,36m², sendo 1.249,36m² de área descoberta e 456m² de área coberta.</p>	<p>Não foram identificados impedimentos para a futura licitação da área, tendo em vista que o contrato em questão tem previsão de término antes da previsão para a Data de Assunção do arrendamento SSB01.</p>	Baixo
	<p>PROPORTO Brasil Operações Portuárias Ltda.</p> <p>A relação contratual teve origem no Contrato de Uso Temporário CDSS 001/2024, de 09/12/2024, celebrado entre a Companhia Docas de São Sebastião e a PROPORTO Brasil Operações Portuárias Ltda.</p> <p>O objeto do contrato é a utilização de área e instalações do Porto, localizadas no Pátio 4-A do Porto Organizado de São Sebastião com superfície total descoberta de 21.600 m² (vinte e um mil e seiscentos metros quadrados), com localização conforme planta e memorial descritivos anexos, para operação de movimentação de cargas não consolidadas.</p> <p>O prazo de vigência do contrato é 48 meses, sem possibilidade de prorrogação.</p> <p>Em relação a esse instrumento, não foi identificada a celebração de termo aditivo.</p>	<p>Não foram identificados impedimentos para a futura licitação da área, tendo em vista que o contrato em questão tem término em 2028, antes da previsão para a Data de Assunção do arrendamento SSB01. Ademais, a Cláusula 13.2 estabelece a possibilidade de rescisão unilateral antecipada do contrato caso seja necessário liberar a área para assunção por arrendatário.</p>	Baixo
	<p>OLFAR S.A. Alimento e Energia</p> <p>A relação contratual teve origem no Contrato de Passagem n.º 001/2020, de 04/12/2020, celebrado entre a Companhia Docas de São Sebastião e a OLFAR S.A. ALIMENTO E ENERGIA.</p> <p>O objeto do contrato é a utilização de área para a implantação de tubulação em envelope subterrâneo entre o Terminal da OLFAR situado em Área adjacente ao Porto de São Sebastião ao cais do Porto, cuja instalação ocupará área total estimada de 1.500m² (mil e quinhentos metros quadrados), sendo parte da ocupação aflorada e parte enterrada, destinada à movimentação de granel líquido vegetal de sua produção e de terceiros.</p> <p>O prazo de vigência do contrato é 25 anos, contados a partir da data da sua assinatura, podendo ser prorrogado sucessivamente por períodos iguais ao originalmente contratado.</p> <p>Até a presente data, a titular do contrato não realizou as obras previstas para a instalação da passagem.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>	Médio
Patrimonial	<p>No que diz respeito aos Pátios 1 e 2, uma vez que não há registros de relações contratuais vigentes, não foram identificados bens oriundos de relações contratuais a serem disponibilizados à futura arrendatária. Nessas áreas, estão instalados somente armazéns lonados removíveis, utilizados mediante pagamento de tarifa ao Porto.</p> <p>Em relação aos Pátios 3 e 4, os armazéns existentes pertencem à CDSS e serão disponibilizados à futura arrendatária, no entanto, serão demolidos na Fase 2 do projeto.</p>	<p>Os únicos bens operacionais existentes, que são armazéns localizados nos Pátios 3 e 4, pertencem à CDSS e serão disponibilizados à futura arrendatária. No entanto, serão demolidos na Fase 2 do projeto.</p>	Baixo
Processual	<p>Processo Administrativo nº 50300.006966/2025-19, no âmbito da ANTAQ. Interessada: Log Logística São Sebastião Ltda. Trata-se de pedido de celebração de Contrato de Uso Temporário de área e instalações do Porto, localizadas no Pátio 3-B do Porto Organizado de São Sebastião, com superfície total descoberta de 4.500 m² (quatro mil e quinhentos metros quadrados), para operação de movimentação de cargas não consolidadas.</p> <p>Por meio da Nota Técnica nº 115/2025/GPO/SOG (SEI 2547425), de 19/05/25, foi concluído que o pleito de autorização “encontra-se em consonância com as exigências da Resolução nº 127/2025, ressalvado o atendimento parcial do art. 25, IV, do citado normativo. Este entendimento decorre do fato de a CDSS não ter apresentado, como anexos da Minuta de Contrato, a Relação de Bens e o Termo de Arrolamento”.</p> <p>Atualmente, o processo encontra-se pendente de aprovação pelo colegiado da Agência Reguladora, para fins de autorização.</p>	<p>O processo trata de pedido para celebração de novo CUT em área que compõem o futuro arrendamento. Até o presente momento, não consta decisão da ANTAQ indeferindo o pedido da autora.</p>	Médio

RISCO	Alto	Identificação de fato passível de se constituir como entrave à futura licitação
	Médio	Identificação de fato passível de gerar impacto ao estudo de viabilidade ou à futura titular da área
	Baixo	Não identificação de risco à licitação nem de impacto ao estudo de viabilidade ou à futura titular da área

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

4.9. Com base na perspectiva contratual, identificou-se um risco médio em relação ao Contrato de Passagem n.º 001/2020, celebrado entre a CDSS e a Olfar S.A. Este contrato possui vigência até o ano de 2045, ultrapassando a data de assunção do terminal **SSB01**, e prevê passagem por área que poderá impactar as atividades do futuro arrendamento. Considerando que a passagem destina-se à movimentação de granel líquido, existe o risco de acirramento da competição pelo uso do cais, o que poderá impactar as operações de embarque e desembarque do futuro arrendatário.

4.10. No que tange à perspectiva processual, também foi identificado um risco médio no Processo Administrativo nº 50300.006966/2025-19, em trâmite na Antaq, que versa sobre um pedido de celebração de Contrato de Uso Temporário (CUT) em área que integra o arrendamento **SSB01**. Até o presente momento, não há registro de decisão da Antaq indeferindo o pedido da autora.

4.11. 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.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Quadro 2 - Comparativo entre a [Lei nº 12.462, de 2011](#) e a [Lei nº 14.133, de 2021](#).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Fonte: EVTEA EPL (2018).

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

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

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

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

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

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

- ato que defira ou indefira pedido de pré-qualificação de interessado ou de inscrição em registro cadastral, sua alteração ou cancelamento;
- juízo das propostas;
- ato de habilitação ou inabilitação de licitante;
- anulação ou revogação da licitação;
- extinção do contrato, quando determinada por ato unilateral e escrito da Administração;

II - (...);

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

I - (...);

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

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

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

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

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

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

V - contratação integrada"

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7. JUSTIFICATIVA DO PARCELAMENTO DA OUTORGA

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

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

do empreendimento.

7.3. A outorga ofertada pela proponente vencedora deverá ser paga em 6 (seis) parcelas, sendo a primeira no valor de 25% (vinte e cinco por cento) a ser paga de forma prévia à assinatura do Contrato e as demais em cinco parcelas, de igual valor, pagas anualmente, sendo a primeira paga um ano após o início da vigência contratual, a qual ocorre com a assinatura do Termo de Aceitação Provisória e Permissão de Uso de Ativos (TAP).

8. PAGAMENTO DO VALOR DA OUTORGA

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

8.2. Com base nesses objetivos e diretrizes, o valor de outorga (*Bid*) ofertado pelo licitante vencedor do **SSB01** deverá ser pago à **Companhia Docas de São Sebastião (CDSS)**, que nesse caso deverá ser considerado por ela como receita portuária.

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

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

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

9.2. A remuneração total devida pelo EVTEA da área **SSB01** totaliza **R\$ 568.928,69** (quinhentos e sessenta e oito mil novecentos e vinte e oito reais e sessenta e nove centavos).

10. VALOR DE PAGAMENTO DOS CUSTOS REFERENTES AO LEILÃO

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

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

10.3. O valor de remuneração de **R\$ 405.003,62** (quatrocentos e cinco mil, três reais e sessenta e dois centavos) à B³ foi definido com base em contrato firmado com a Antaq, contudo, o valor pode ser alterado quando do lançamento do edital, uma vez que outras áreas poderão ser licitadas na mesma sessão.

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

11.1. Os estudos de viabilidade de arrendamentos portuários objetivam a avaliação de empreendimentos e servem de base para abertura de procedimentos licitatórios. Em linhas gerais, busca-se estimar os valores remuneratórios pela exploração do ativo para abertura de licitação, considerando-se, para tanto, diversas variáveis de ordem jurídica, técnica, operacional, econômica, financeira, contábil, tributária e ambiental.

11.2. Vale ressaltar que a elaboração do estudo de viabilidade para a área de arrendamento **SSB01** foi motivada pela necessidade de atender à movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais, granéis sólidos minerais e carga containerizada com o objetivo de ampliar a oferta de serviços portuários, promovendo a competição e redução de preços, buscando maior disponibilidade e qualidade dos serviços.

11.3. Nesse sentido, o estudo elaborado para a área de arrendamento **SSB01** mostra-se de relevante interesse público, na medida em que busca proporcionar segurança jurídica para execução de novos investimentos, garantir o abastecimento nacional e internacional, promovendo, ainda, a maximização da utilização dos ativos públicos.

11.4. No tocante aos procedimentos de execução dos estudos, oportuno mencionar que são adotados os regramentos e normativos que estabelecem as diretrizes para elaboração de projeto de Arrendamentos portuários, bem como os principais instrumentos de planejamento do setor portuário para o Porto de São Sebastião/SP, a seguir especificados:

Quadro 3 - Dispositivos legais para elaboração de EVTEA de áreas localizadas no Porto de São Sebastião.

INTRUMENTO	DESCRIÇÃO
Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013;	Lei dos Portos
Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, e alterações posteriores;	Regulamento da Lei dos Portos
Resolução Normativa nº 7-ANTAQ, de 30 de maio de 2016;	Regulamento de áreas no Porto Organizado
Resolução ANTAQ nº 85, de 18 de agosto de 2022;	Regulamento de elaboração de EVTEA
Plano Mestre do Porto de São Sebastião (2018);	Planejamento setorial
Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ do Porto de São Sebastião (2024)	Planejamento setorial
Regulamento de Exploração do Porto de São Sebastião-REPSS (2023)	Planejamento setorial

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

12. CONCORRÊNCIA INTER E INTRAPORTOS

12.1. O projeto SSB01, revisado após a coleta de contribuições na [Audiência Pública nº 13/2024](#) e diretrizes do Ministério de Portos e Aeroportos, consiste na instalação de um terminal multipropósito para movimentação de granéis sólidos vegetais e minerais, além de contêineres, em alinhamento com o Plano Mestre do Complexo de São Sebastião. O empreendimento, com área de 426.949 m², será dividido em berços para granéis sólidos (101 e 102) e contêineres (301 e 302), com capacidade final de 1,35 milhão de TEUs e 3,45 milhões de toneladas anuais de granéis sólidos.

12.2. Os investimentos previstos totalizam R\$ 3,84 bilhões, a serem aplicados ao longo dos primeiros anos contratuais para garantir a execução das obras até o final do 9º ano de contrato. O cronograma operacional indica o início gradual da movimentação de contêineres no sexto ano, com o alcance de regime pleno após o nono ano, com previsão de 1,2 milhão de TEUs no último ano contratual. A operação plena de granéis sólidos será atingida no 11º ano, com movimentação esperada de 3,45 milhões de toneladas anuais.

12.3. A implementação do SSB01 gerará impactos econômicos significativos, com a criação de empregos diretos e indiretos, aumento na arrecadação tributária e estímulo à cadeia logística e produtiva regional. Experiências anteriores demonstram que empreendimentos portuários desse tipo impulsionam o PIB municipal e estadual, além de fomentarem melhorias em indicadores sociais como educação e infraestrutura urbana.

12.4. O arrendamento SSB01, no Porto de São Sebastião, foi concebido para atender demandas específicas e diversificar a matriz logística nacional. Sua implantação responde às características geográficas e operacionais próprias da região, como a proximidade com polos de produção e a infraestrutura local de acesso. Essa configuração assegura que o projeto atenda a fluxos distintos e a uma estratégia regional voltada para ampliar a capacidade do litoral norte paulista, sem redistribuição de cargas do complexo santista.

12.5. Nesse contexto, o Porto de Santos e o Porto de São Sebastião devem ser considerados complementares dentro da lógica da rede portuária nacional, assim como ocorre entre os demais portos organizados da região Sul-Sudeste em relação ao Porto de Santos. A complementaridade se traduz no aumento da resiliência logística, na redução de gargalos e na maior segurança para o atendimento à demanda crescente do comércio exterior. Enquanto Santos consolida seu papel como principal *hub* portuário do país, São Sebastião amplia a oferta para nichos específicos e operações multipropósito, reforçando o equilíbrio do sistema sem compor diretamente nem comprometer a relevância do complexo santista.

12.6. Nesse sentido, entende-se que o arrendamento SSB01 não compete com o Porto de Santos, não havendo concorrência inter ou intraportos, sendo portos complementares. Por fim, cabe ressaltar que a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) é a entidade competente para manifestação

final acerca da concorrência no setor portuário.

13. CONSIDERAÇÕES ACERCA DOS CENÁRIOS DO EVTEA

13.1. As projeções de demanda foram estruturadas em duas etapas principais, refletindo dois grandes blocos de avaliação competitiva: a análise de demanda macro e a análise de demanda micro.

13.2. A análise de demanda macro busca identificar como as cargas produzidas e consumidas no país são escoadas pelos portos brasileiros, caracterizando a competição interportuária. Já para a análise de demanda micro, o foco é a distribuição das cargas destinadas a um complexo portuário entre os terminais existentes, correspondendo à competição intraportuária.

13.3. A demanda potencial por instalações portuárias no Brasil tem sido objeto de diversos estudos em âmbitos nacional e regional. Para estimar a demanda potencial relativa à área de arrendamento **SSB01**, a projeção utilizou como base os seguintes estudos:

- Plano Mestre do Complexo Portuário de São Sebastião (2018);
- Projeções do Agronegócio Brasil 2023/24 a 2033/34 – Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento – MAPA.

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

14. CONSTRUÇÃO DO MODELO DE DEMANDA MACRO

14.1. A vocação operacional do terminal **SSB01**, voltada para a movimentação de granéis sólidos minerais (barrilha/sulfato e coque de petróleo), granéis sólidos vegetais (malte/cevada) e açúcar a granel, está alinhada com as operações que estão sendo realizadas no Porto de São Sebastião. Consequentemente, os volumes estimados desses produtos foram considerados no dimensionamento da demanda macro do terminal **SSB01**.

14.2. Adicionalmente, o Plano Mestre do Complexo Portuário de São Sebastião (2018) destaca o potencial para a movimentação de carga containerizada. Essa capacidade é justificada pelas características aquaviárias do Complexo, que possui profundidade natural adequada para a operação de navios porta-contêineres.

14.3. O potencial para a movimentação de carga containerizada foi, inclusive, corroborado na Audiência Pública nº 13/2024 – ANTAQ pelos principais armadores que atuam no transporte dessa carga no país que consideraram que o Porto de São Sebastião possui as características necessárias para implementar uma operação de carga containerizada competitiva. Há, também, um significativo potencial para capturar operações de transbordo de carga e atuar na navegação de cabotagem. Assim, os volumes estimados para esse tipo de carga também foi considerado no dimensionamento da demanda macro do terminal **SSB01**.

14.4. Para as projeções de demanda de cada tipo de carga com potencial de captura de mercado pelo futuro arrendatário, é crucial estabelecer o ponto de partida da demanda e as taxas de crescimento. Esses parâmetros serão utilizados para estimar os diversos cenários de demanda ao longo do período contratual, que se estende de 2027 a 2061.

Granéis Sólidos Vegetais

Malte e Cevada

14.5. O Porto de São Sebastião tem uma movimentação consolidada de malte e cevada, registrando 167 mil toneladas em 2024. O desembarque dessas cargas, provenientes da navegação de longo curso, atende à fábrica de Taubaté/SP. Atualmente, a unidade industrial processa 200 mil toneladas anuais, com previsão de expansão para 400 mil toneladas a partir de 2026.

14.6. As projeções de demanda macro para malte e cevada consideram essa expansão e as taxas de crescimento do Plano Mestre do Porto de São Sebastião. O cenário tendencial aplica as taxas de crescimento quinquenais a partir de 2020 (vide Tabela 9). Para os cenários otimista e pessimista, as projeções do Plano Mestre indicam taxas de crescimento efetivas de 1,28% a.a. e 0,69% a.a., respectivamente.

Tabela 3 - Taxa de crescimento tendencial de Malte e Cevada.

Taxas de Crescimento-Plano Mestre Tendencial – Malte/Cevada	D. P.
Malte/Cevada 2020 -2025	1,295%
Malte/Cevada 2025-2030	1,307%
Malte/Cevada 2030-2035	1,158%
Malte/Cevada 2035-2040	0,985%
Malte/Cevada 2040-2045	0,872%
Malte/Cevada 2045-2050	0,880%
Malte/Cevada 2050-2055	0,872%
Malte/Cevada 2055-2060	0,837%

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

Açúcar a Granel

14.7. A movimentação de açúcar a granel no Porto de São Sebastião, embora recente (iniciada em 2021 com 14 mil toneladas), cresceu para 579,4 mil toneladas em 2024. Com base em contratos já assinados, estima-se que a movimentação alcance 2,0 milhões de toneladas até 2060.

14.8. Para as projeções de demanda, a análise tendencial para o período 2027-2061 assume uma correlação direta com o crescimento do agronegócio, utilizando uma taxa ponderada de 1,91% ao ano das Projeções do Agronegócio (MAPA 2023/24-2033/34). Cenários otimista e pessimista também foram considerados com base nas projeções do MAPA, resultando em taxas de crescimento de 3,52% ao ano e 1,89% ao ano, respectivamente.

Granéis Sólidos Minerais

Barrilha

14.9. A demanda nacional de importação de barrilha é estimada pelos operadores portuários em 1,5 milhão de toneladas, alinhada à média histórica de 1.399.216 toneladas da última década. No Porto de São Sebastião, os operadores preveem capturar 60% dessa demanda total, equivalente a 900 mil toneladas.

14.10. No entanto, o estudo de mercado adota uma projeção mais conservadora, estimando que o Porto de São Sebastião pode capturar 40% da média de movimentação de barrilha observada entre 2014 e 2024. Assim, o ponto de partida para a barrilha seria de 559 mil toneladas a partir de 2031, conforme detalhado nas Tabelas 3 (Volume movimentado de Barrilha entre 2014 e 2023) e 4 (Ponto de partida de demanda para Barrilha).

Tabela 4 - Volume movimentado de Barrilha entre 2023 e 2014.

Porto Organizado - Barrilha	Volume Movimentado Em Tonelada	%
Média 2024/2014	1.399.216,94	100,00%
Média 2024/2014 Santos	241.514,83	17,26%
Média 2024/2014 São Sebastião	366.804,90	26,22%
Média 2024/2014 São Francisco Sul	320.184,37	22,88%
Média 2024/2014 Imbituba	92.629,56	6,62%
Média 2023/2013 Paranaguá	14.708,20	1,05%

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

Tabela 5 - Ponto de partida de demanda para Barrilha.

Média Movimentação de Barrilha 2024/2014	1.399.216,94
Captura de Mercado São Sebastião 2031	40%
Ponto de Partida São Sebastião/Barrilha	559.686,78

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

14.11. As taxas de crescimento para os diferentes cenários de demanda macro de barrilha foram extraídas do Plano Mestre do Complexo Portuário de São Sebastião (2018). Para o cenário tendencial, são consideradas as taxas de crescimento quinquenais a partir de 2020 (Tabela 5 - Taxa de crescimento tendencial de Barrilha). Já os cenários otimista e pessimista utilizam as projeções do mesmo Plano Mestre, com taxas efetivas anuais de crescimento de 0,92% e 0,37%, respectivamente.

Tabela 6 - Taxa de crescimento tendencial de Barrilha.

Taxas de Crescimento-Plano Mestre Tendencial - Barrilha	D.P.
Barrilha 2020-2025	0,85%
Barrilha 2025-2030	0,86%
Barrilha 2030-2035	0,76%
Barrilha 2035-2040	0,65%
Barrilha 2040-2045	0,57%
Barrilha 2045-2050	0,58%
Barrilha 2050-2055	0,58%
Barrilha 2055-2060	0,57%

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

Sulfato

14.12. No caso da carga de sulfato, os operadores portuários do Porto de São Sebastião estimam que o mercado nacional de importação de sulfato tem um potencial de 1,0 milhão de toneladas, um valor próximo à média histórica dos últimos 10 anos (953.067 toneladas). Para o Porto de São Sebastião, a projeção é de captura de 60% dessa demanda total, o que equivale a 600 mil toneladas.

14.13. De forma mais conservadora, o estudo de mercado considera que o Porto de São Sebastião pode capturar 15% da média de movimentação de sulfato observada entre 2014 e 2024, com um ponto de partida de 142 mil toneladas a partir de 2031. Detalhes sobre os volumes movimentados e o ponto de partida estão nas Tabelas 6 e 7, respectivamente.

Tabela 7 - Volume movimentado de Sulfato entre 2024 e 2014.

Porto Organizado - Sulfato	Volume Movimentado Em Tonelada	%
Média 2023/2013	939.797,09	100,00%
Média 2023/2013 Santos	630.910,68	67,13%
Média 2023/2013 São Sebastião	49.339,87	5,25%
Média 2023/2013 São Francisco Sul	25.340,98	2,70%
Média 2023/2013 Imbituba	61.704,67	6,57%
Média 2023/2013 Paranaguá	27.098,12	2,88%

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

Tabela 8 - Ponto de partida de demanda para Sulfato entre 2024 e 2014.

Média 2024/2014	953.067,09
Captura de Mercado São Sebastião 2031	15,00%
Ponto de Partida São Sebastião/Sulfato	142.960,06

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

14.14. As taxas de crescimento para os diversos cenários de demanda macro de sulfato foram extraídas do Plano Mestre do Complexo Portuário de São Sebastião (2018). Para o cenário tendencial, foram consideradas as taxas de crescimento quinquenais a partir de 2020 (Tabela 8). Para os cenários otimista e pessimista, as projeções do Plano Mestre indicam taxas de crescimento efetivas anuais de 0,91% e 0,31%, respectivamente.

Tabela 9 - Taxa de crescimento tendencial de Sulfato.

Taxas de Crescimento-Plano Mestre Tendencial - Sulfato	D.P.
Sulfato 2020-2025	0,88%
Sulfato 2025-2030	0,87%
Sulfato 2030-2035	0,76%
Sulfato 2035-2040	0,63%
Sulfato 2040-2045	0,55%
Sulfato 2045-2050	0,61%
Sulfato 2050-2055	0,61%
Sulfato 2055-2060	0,59%

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

Coque de Petróleo

14.15. A projeção da demanda de coque de petróleo parte de um volume de 234.315 toneladas movimentadas em 2024 no Porto Organizado de São Sebastião. Foi estimado no estudo um potencial de movimentação de 700 mil toneladas a partir de 2031.

14.16. O estudo de mercado previu um *ramp-up* gradual desse potencial: 50% em 2031, 75% em 2032 e 100% em 2033. A partir de 2034, aplicaram-se as taxas de crescimento do cenário tendencial do Plano Mestre do Complexo Portuário de São Sebastião.

14.17. Para os cenários otimista e pessimista, foram utilizadas as projeções do Plano Mestre de São Sebastião. O cenário otimista indica um crescimento anual de 1,09% devido a ganhos de produtividade, enquanto o pessimista projeta uma perda anual de 0,48% na capacidade de produção.

Carga Containerizada

14.18. A projeção de demanda para carga containerizada no Porto de São Sebastião, conforme o Plano Mestre de 2018, condicionava sua viabilidade à conclusão das obras de expansão viária da Rodovia Nova Tamoios e Trechos de Contorno, finalizadas em novembro de 2024. Com isso, o porto se tornou uma alternativa logística estratégica para atração de carga containerizada, especialmente em um cenário de competição regional.

14.19. O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) de fevereiro de 2024 reforça esse potencial, destacando a localização privilegiada do porto próximo a importantes polos industriais no Vale do Paraíba, ABC Paulista, Região Metropolitana de Campinas, e Sul de Minas Gerais. O acesso terrestre eficiente, via Rodovia Tamoios e outros eixos rodoviários, permite o escoamento de cargas de alto valor agregado sem a necessidade de atravessar grandes centros urbanos.

14.20. As premissas que fundamentam o potencial de captura de carga containerizada no Porto de São Sebastião são:

- Profundidade e abrigo natural das águas, permitindo a aproximação de navios de grande calado.
- Acesso terrestre eficiente após a conclusão das obras da Rodovia Tamoios.
- Capacidade de atrair pequenos e médios armadores, que buscam alternativas aos terminais do Complexo Portuário de Santos, onde os cinco maiores armadores já ocupam mais de 80% da capacidade.
- O Complexo Portuário de Santos, apesar do crescimento constante, tem perdido participação de mercado para portos vizinhos (Paraná e Rio de Janeiro), indicando uma demanda não totalmente absorvida que São Sebastião pode capturar. Entre 2020 e 2024, Santos registrou uma perda acumulada de 7,44% de sua participação no cluster regional, equivalente a 517.376 TEU.

14.21. As projeções do Plano Mestre de 2018 estimam a movimentação de longo curso por períodos de cinco anos. Para complementar essas projeções, o estudo de mercado incluiu a demanda de cabotagem, estimada em 18,38% da carga de longo curso, com base no histórico do Porto de Santos entre 2020 e 2024. Com essa inclusão, a previsão de demanda tendencial para o Porto de São Sebastião em 2024 atingiu 521.745 TEU.

14.22. A utilização das previsões do Plano Mestre de 2018, ajustadas para incluir a cabotagem, é considerada aderente ao cenário atual do mercado regional, alinhando-se à estratégia de expansão do porto e à busca por maior eficiência na cadeia de suprimentos.

14.23. A tabela a seguir consolida as projeções de demanda macro no horizonte entre 2027 e 2061 para granéis sólidos minerais, granéis sólidos vegetais e carga containerizada, em diferentes cenários:

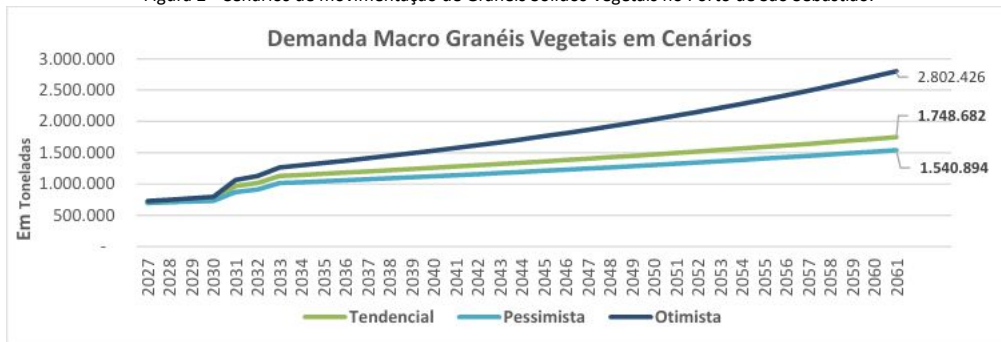
Tabela 10 - Projeção de Demanda para Granéis Sólidos Minerais, Granéis Sólidos Vegetais e Carga Containerizada para o Porto de São Sebastião.

DEMANDA MACRO									
Cenários de Demanda									
Ano	Granéis Sólidos Minerais (Em Tonelada)			Granéis Sólidos Vegetais (Em Tonelada)			Carga Containerizada (Em TEU)		
	Tendencial	Pessimista	Otimista	Tendencial	Pessimista	Otimista	Tendencial	Pessimista	Otimista
2027	672.036	664.883	674.284	701.618	698.177	726.948	605.010	568.915	642.810
2028	678.036	668.542	680.846	713.954	709.315	748.647	621.097	581.193	663.127
2029	684.090	672.429	687.472	726.511	720.650	771.060	637.633	593.750	684.117
2030	690.199	678.343	694.163	739.293	732.184	794.210	654.632	606.592	705.806
2031	845.403	760.862	920.943	966.667	870.000	1.063.333	672.331	619.903	728.490
2032	1.179.983	1.061.994	1.297.993	1.013.348	911.889	1.127.100	690.518	633.511	751.919
2033	1.406.919	1.264.259	1.548.604	1.126.951	1.014.002	1.265.154	709.208	647.425	776.117
2034	1.418.617	1.269.606	1.563.945	1.145.446	1.028.845	1.299.846	728.414	661.651	801.110
2035	1.430.412	1.274.977	1.579.438	1.164.259	1.049.938	1.335.632	748.151	676.196	826.924
2036	1.440.805	1.280.370	1.595.085	1.182.686	1.059.287	1.372.549	764.409	688.184	848.333
2037	1.451.274	1.285.787	1.610.888	1.201.427	1.074.894	1.410.637	781.143	700.384	870.298
2038	1.461.820	1.291.227	1.626.849	1.220.488	1.090.766	1.449.934	798.182	712.802	892.831
2039	1.472.444	1.296.690	1.642.968	1.239.874	1.106.907	1.490.481	815.592	725.440	915.950
2040	1.483.146	1.302.177	1.659.248	1.259.592	1.123.321	1.532.320	833.393	738.302	939.867
2041	1.492.981	1.307.688	1.675.690	1.279.162	1.140.014	1.575.495	849.513	749.943	961.209
2042	1.502.882	1.313.222	1.692.296	1.299.067	1.156.991	1.620.052	865.975	761.779	983.276
2043	1.512.851	1.318.780	1.709.067	1.319.312	1.174.257	1.666.038	882.778	773.815	1.005.883
2044	1.522.886	1.324.361	1.726.006	1.339.903	1.191.816	1.713.500	899.927	786.053	1.029.043
2045	1.532.990	1.329.967	1.743.112	1.360.848	1.209.675	1.762.488	917.432	798.497	1.052.771
2046	1.543.069	1.335.597	1.760.390	1.382.187	1.227.839	1.813.056	934.279	810.429	1.075.695
2047	1.553.215	1.341.251	1.777.839	1.403.893	1.246.314	1.865.257	951.456	822.551	1.099.150
2048	1.563.429	1.346.930	1.795.462	1.425.972	1.265.104	1.919.145	968.969	834.866	1.123.150
2049	1.573.710	1.352.633	1.813.261	1.448.491	1.284.216	1.974.779	986.825	847.377	1.147.707
2050	1.584.060	1.358.360	1.831.237	1.471.276	1.303.655	2.032.218	1.005.032	860.088	1.172.837
2051	1.594.284	1.364.112	1.849.592	1.494.478	1.323.428	2.091.524	1.021.948	871.854	1.196.271
2052	1.604.574	1.369.889	1.867.728	1.518.080	1.343.541	2.152.760	1.039.161	883.788	1.220.193
2053	1.614.932	1.375.691	1.886.247	1.542.089	1.363.999	2.215.993	1.056.675	895.892	1.244.613
2054	1.625.356	1.381.517	1.904.950	1.566.513	1.384.810	2.281.290	1.074.497	908.169	1.269.541
2055	1.635.849	1.387.369	1.923.840	1.591.360	1.405.979	2.348.722	1.092.632	920.620	1.294.990
2056	1.646.402	1.393.246	1.942.918	1.616.466	1.427.513	2.418.362	1.109.592	932.228	1.318.867
2057	1.656.380	1.399.148	1.962.186	1.642.008	1.449.418	2.490.286	1.126.827	943.968	1.343.205
2058	1.666.743	1.405.076	1.981.646	1.667.992	1.471.702	2.564.572	1.144.342	955.903	1.368.012
2059	1.677.171	1.411.029	2.001.300	1.694.427	1.494.371	2.641.301	1.162.142	967.978	1.393.298
2060	1.687.664	1.417.007	2.021.150	1.721.321	1.517.439	2.720.556	1.180.222	980.208	1.419.074
2061	1.698.224	1.423.012	2.041.197	1.748.682	1.540.894	2.802.426	1.198.615	992.602	1.445.348

Fonte: Tabela de elaboração própria a partir do EVTEA desenvolvido pela Infra S.A.

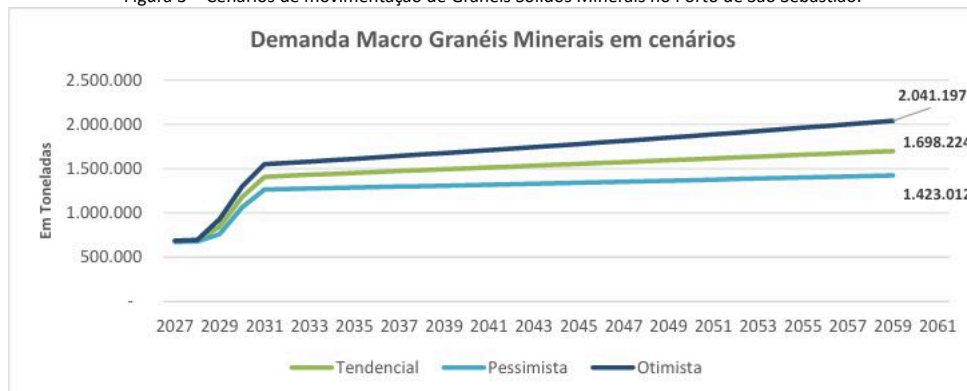
14.24. Os gráficos a seguir refletem os dados das projeções de demanda macro.

Figura 2 - Cenários de movimentação de Granéis Sólidos Vegetais no Porto de São Sebastião.



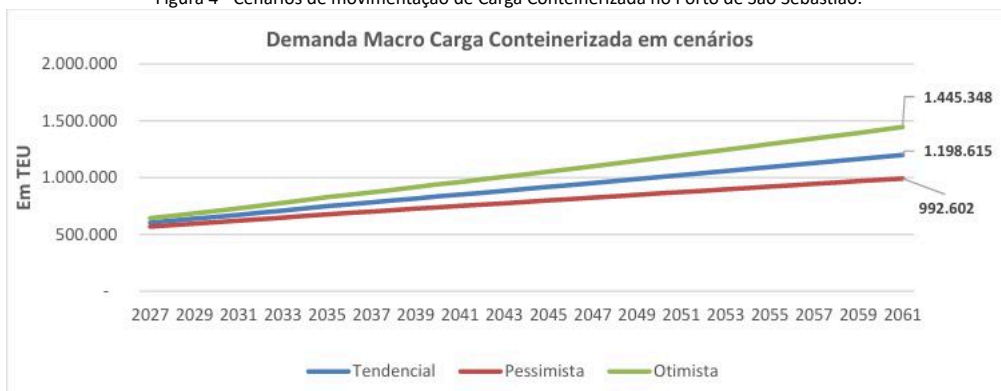
Fonte: EVTEA Infra S.A.

Figura 3 - Cenários de movimentação de Granéis Sólidos Minerais no Porto de São Sebastião.



Fonte: EVTEA Infra S.A.

Figura 4 - Cenários de movimentação de Carga Containerizada no Porto de São Sebastião.



Fonte: EVTEA Infra S.A.

14.25. A partir das projeções de demanda macro em diferentes cenários, desenvolveu-se a definição da demanda micro para o terminal, a qual é realizada por meio da divisão do total de demanda pelos participantes do mercado que o compõem o Complexo Portuário de São Sebastião.

14.26. A metodologia empregada nas projeções de demanda macro para o terminal demonstra um esforço considerável de análise, ao integrar diversas fontes de informação, como o Plano Mestre do Porto de São Sebastião, projeções de órgãos como o MAPA, e dados de mercado. Essa abordagem busca fornecer uma base consistente para as estimativas, considerando os cenários tendencial, otimista e pessimista. A forma como os diferentes tipos de carga foram abordados, com a aplicação de taxas de crescimento específicas, indica uma consideração cuidadosa das particularidades de cada segmento, o que contribui para a elaboração de um modelo que busca capturar as dinâmicas do mercado portuário.

15. CONSTRUÇÃO DO MODELO DE DEMANDA MICRO

15.1. A estimativa da demanda micro para o terminal SSB01 envolveu uma avaliação da dinâmica competitiva no Complexo Portuário de São Sebastião. Isso incluiu a análise da capacidade atual e futura das instalações na região, visando determinar a demanda potencial do terminal. É importante notar que o arrendamento do SSB01 abrangerá os pátios 1, 2, 3 e 4, cobrindo todas as áreas operacionais do Porto Organizado de São Sebastião.

15.2. Para dimensionar a demanda micro, identificou-se as capacidades instaladas e planejadas, abrangendo infraestruturas de armazenagem, berços de atracação e expedição. A premissa central é que o futuro arrendatário deverá capturar a totalidade da demanda macro para os grânéis sólidos minerais e vegetais, bem como a demanda macro estimada para a carga containerizada.

15.3. O giro de estoque para o futuro arrendatário foi definido com base no perfil de cada tipo de carga. Visto que não há arrendamentos portuários prévios em São Sebastião e as estruturas de armazenagem existentes são compartilhadas, foram estabelecidos paradigmas de giro de estoque. Para grânéis sólidos vegetais, adotou-se o giro de estoque observado em Santos (30,46 ao ano) com um coeficiente de eficiência de 25,0%. Para grânéis sólidos minerais, considerou-se o melhor giro de estoque de Santos (19,42 ao ano) com um coeficiente de eficiência de 10,0%.

15.4. No que tange à carga containerizada, o giro de estoque foi determinado com base em terminais portuários de porte similar no país, considerando o tempo médio de permanência dos contêineres no pátio. A redução do tempo de permanência é vista como um indicador de ganho de eficiência. Assim, utilizou-se o tempo de permanência médio de terminais como Portonave, Itapoá e DP World em 2024, aplicando uma redução de 25,0% como parâmetro para o futuro terminal em São Sebastião, conforme a Tabela 11 – Giro Médio de Estoque de Carga Containerizada para SSB01. A partir do giro de estoque, é possível calcular a capacidade estática de armazenagem.

Tabela 11 - Giro Médio de Estoque de Carga Containerizada para SSB01.

Instalação Portuária	Movimentação/2024	Capacidade Estática	Giro	Dwell Time
Portonave - Terminais Portuários de Navegantes	1.208.470	30.000	40,28	9,06
Porto Itapoá Terminais Portuários	1.200.287	34.000	35,30	10,34
DP World Santos	1.253.052	28.610	43,80	8,33
				9,24
	Giro de Estoque	52,64	Ganho de Eficiência 25%	6,93

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

Alocação de Cargas e Ramp-up

15.5. A alocação de cargas no terminal SSB01 considerou um prazo de implantação de 35 anos a partir do contrato em 2027. Para grânéis sólidos (vegetais e minerais), o período de implantação é de 9 anos, e para carga containerizada, 5 anos, devido às obras, licenças e investimentos necessários.

15.6. As Tabelas 12 a 17 detalham a evolução da captura de mercado para açúcar a granel, malte/cevada, barrilha, sulfato, coque de petróleo e carga containerizada, respectivamente, mostrando a projeção de como a demanda será gradualmente capturada pelo terminal ao longo do tempo.

Tabela 12 - Evolução da captura de mercado (ramp up) - Açúcar a Granel.

Ramp up: Porto São Sebastião			
EVOLUÇÃO DE CAPTURA DE MERCADO AÇÚCAR A GRANEL			
ANO	Capacidade Dinâmica/Demanda	Cap. Capturada/Demanda	Demanda Capturada
2031	700.000	0%	-
2032	713.348	0%	-
2033	726.951	0%	-
2034	740.814	0%	-
2035	754.941	0%	-
2036	769.337	50%	384.668
2037	784.007	100%	784.007

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

Tabela 13 - Evolução da captura de mercado (ramp up) – Malte/Cevada.

Ramp up: Porto São Sebastião			
EVOLUÇÃO DE CAPTURA DE MERCADO MALTE/CEVADA			
ANO	Capacidade Dinâmica/Demanda	Cap. Capturada/Demanda	Demanda Capturada
2031	266.667	0%	-
2032	300.000	0%	-
2033	400.000	0%	-
2034	404.632	0%	-
2035	409.318	0%	-
2036	413.349	50%	206.674
2037	417.419	100%	417.419

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

Tabela 14 - Evolução da captura de mercado (ramp up) – Barrilha.

Ramp up: Porto São Sebastião			
EVOLUÇÃO DE CAPTURA DE MERCADO BARRILHA			
ANO	Capacidade Dinâmica/Demanda	Cap. Capturada/Demanda	Demanda Capturada
2031	447.749	0%	-
2032	559.687	0%	-
2033	563.959	0%	-
2034	568.264	0%	-
2035	572.601	0%	-
2036	576.316	50%	288.158
2037	580.055	100%	580.055

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

Tabela 15 - Tabela 32 – Evolução da captura de mercado (ramp up) – Sulfato.

Ramp up: Porto São Sebastião			
EVOLUÇÃO DE CAPTURA DE MERCADO SULFATOS			
ANO	Capacidade Dinâmica/Demanda	Cap. Capturada/Demanda	Demanda Capturada
2031	47.653	0%	-
2032	95.307	0%	-
2033	142.960	0%	-
2034	144.044	0%	-
2035	145.137	0%	-
2036	146.049	50%	73.024
2037	146.967	100%	146.967

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

Tabela 16 - Evolução da captura de mercado (ramp up) – Coque Calcinado.

Ramp up: Porto São Sebastião			
EVOLUÇÃO DE CAPTURA DE MERCADO COQUE CALCINADO			
ANO	Capacidade Dinâmica/Demanda	Cap. Capturada/Demanda	Demanda Capturada
2031	350.000	0%	-
2032	525.000	0%	-
2033	700.000	0%	-
2034	706.309	0%	-
2035	712.674	0%	-
2036	718.440	50%	359.220
2037	724.252	100%	724.252

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

Tabela 17 - Evolução da captura de mercado (ramp up) – Carga Containerizada.

EVOLUÇÃO DE CAPTURA DE MERCADO CARGA CONTAINERIZADA			
ANO	Capacidade Dinâmica/Demanda	Cap. Capturada/Demanda	Demanda Capturada
2031	672.331	0%	-
2032	690.518	25%	172.630
2033	709.208	50%	354.604
2034	728.414	75%	546.311
2035	748.151	100%	748.151

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

15.7. As tabelas a seguir apresentam os dados de projeção da demanda de granéis sólidos exportação, granéis sólidos importação e carga containerizada para o Terminal SSB01 em diferentes cenários de acordo com as premissas adotadas.

Tabela 18 - Demanda micro para o Terminal SSB01 para Granéis Sólidos Exportação.

São Sebastião (em toneladas)	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	
Cenário Tendencial - Açúcar/Exportação																							
Macro Demanda	517.774	527.648	537.710	547.963	558.413	700.000	713.348	726.951	740.814	754.941	769.337	784.007	798.958	814.193	829.719	845.542	861.665	878.097	894.841	911.905	929.295	947.016	
% de Mercado	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	50%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Micro Demanda Potencial	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	384.668	784.007	798.958	814.193	829.719	845.542	861.665	878.097	894.841	911.905	929.295	947.016	
Cenário Tendencial - Coque Calcinado/Exportação																							
Macro Demanda	238.186	240.451	242.737	245.046	247.376	350.000	525.000	700.000	706.309	712.674	718.440	724.252	730.112	736.019	741.973	747.592	753.254	758.958	764.706	770.497	776.116	781.775	
% de Mercado	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	50%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Micro Demanda Potencial	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	359.220	724.252	730.112	736.019	741.973	747.592	753.254	758.958	764.706	770.497	776.116	781.775	
Total Demanda Açúcar/Coque Calcinado	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	743.888	1.508.260	1.529.070	1.550.212	1.571.693	1.593.134	1.614.919	1.637.055	1.659.547	1.682.402	1.705.410	1.728.791	
TOTAL CAPTURADO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	743.888	1.508.260	1.529.070	1.550.212	1.571.693	1.593.134	1.614.919	1.637.055	1.659.547	1.682.402	1.705.410	1.728.791	
São Sebastião (em toneladas)																							
Cenário Pessimista - Açúcar/Exportação																							
Macro Demanda	517.573	527.340	537.291	547.430	557.761	630.000	641.889	654.002	666.343	678.918	691.729	704.783	718.083	731.634	745.440	759.507	773.840	788.443	803.321	818.481	833.926	849.663	
% de Mercado	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	50%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Micro Demanda Potencial	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	345.865	704.783	718.083	731.634	745.440	759.507	773.840	788.443	803.321	818.481	833.926	849.663	
Cenário Pessimista - Coque Calcinado/Exportação																							
Macro Demanda	237.051	239.305	241.581	243.878	246.197	315.000	472.500	630.000	633.002	636.019	639.049	642.095	645.155	648.229	651.318	654.422	657.540	660.674	663.822	666.985	670.164	673.357	
% de Mercado	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	50%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Micro Demanda Potencial	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	319.525	642.095	645.155	648.229	651.318	654.422	657.540	660.674	663.822	666.985	670.164	673.357	
Total Demanda Açúcar/Coque Calcinado	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	665.389	1.346.878	1.363.237	1.379.863	1.396.758	1.413.929	1.431.380	1.449.116	1.467.143	1.485.466	1.504.090	1.523.020	
TOTAL CAPTURADO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	665.389	1.346.878	1.363.237	1.379.863	1.396.758	1.413.929	1.431.380	1.449.116	1.467.143	1.485.466	1.504.090	1.523.020	
São Sebastião (em toneladas)																							
Cenário Otimista - Açúcar/Exportação																							
Macro Demanda	534.291	553.095	572.561	592.712	613.573	770.000	797.100	825.154	854.195	884.259	915.380	947.597	980.948	1.015.472	1.051.212	1.088.209	1.126.509	1.166.157	1.207.199	1.249.687	1.293.670	1.339.200	
% de Mercado	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	50%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Micro Demanda Potencial	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	457.690	947.597	980.948	1.015.472	1.051.212	1.088.209	1.126.509	1.166.157	1.207.199	1.249.687	1.293.670	1.339.200	
Cenário Otimista - Coque Calcinado/Exportação																							
Macro Demanda	239.311	241.849	244.414	247.006	249.625	385.000	577.500	770.000	778.166	786.418	794.758	803.186	811.704	820.312	829.011	837.803	846.688	855.667	864.741	873.912	883.179	892.545	
% de Mercado	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	50%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Micro Demanda Potencial	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	397.379	803.186	811.704	820.312	829.011	837.803	846.688	855.667	864.741	873.912	883.179	892.545	
Total Demanda Açúcar/Coque Calcinado	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	855.069	1.750.784	1.792.652	1.835.785	1.880.223	1.926.013	1.973.197	2.021.823	2.071.941	2.123.599	2.176.849	2.231.746	
TOTAL CAPTURADO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	855.069	1.750.784	1.792.652	1.835.785	1.880.223	1.926.013	1.973.197	2.021.823	2.071.941	2.123.599	2.176.849	2.231.746	

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

Tabela 19 - Demanda micro para o Terminal SSB01 para Granéis Sólidos Importação.

São Sebastião (em toneladas)	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	
Cenário Tendencial - Barrilha/Sulfatos/Importação																								
Macro Demanda	427.903	431.585	435.299	439.045	442.823	495.403	654.993	706.919	712.308	717.738	722.365	727.022	731.709	736.425	741.173	745.389	749.629	753.892	758.181	762.493	766.953	771.440	775.952	
% de Mercado	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	50,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
Micro Demanda Potencial	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	361.183	727.022	731.709	736.425	741.173	745.389	749.629	753.892	758.181	762.493	766.953	771.440	775.952	
Cenário Tendencial - Malte/Cevada/Importação																								
Macro Demanda	171.726	173.971	176.244	178.547	180.881	266.667	300.000	400.000	404.632	409.318	413.349	417.419	421.530	425.681	429.873	433.621	437.401	441.215	445.062	448.942	452.869	456.878	460.898	
% de Mercado	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	50,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
Micro Demanda Potencial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	206.674	417.419	421.530	425.681	429.873	433.621	437.401	441.215	445.062	448.942	452.869	456.878	460.898	
Total Demanda Barrilha/Sulfatos/Malte/Cevada	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	567.857	1.144.441	1.153.238	1.162.106	1.171.045	1.179.009	1.187.030	1.195.100	1.203.243	1.211.436	1.219.846	1.228.317	1.236.850	
TOTAL CAPTURADO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	567.857	1.144.441	1.153.238	1.162.106	1.171.045	1.179.009	1.187.030	1.195.100	1.203.243	1.211.436	1.219.846	1.228.317	1.236.850	

São Sebastião (em toneladas)	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	
Cenário Pessimista - Barrilha/Sulfatos/Importação																								
Macro Demanda	423.800	425.378	426.961	428.551	430.146	445.862	589.494	634.259	636.604	638.958	641.321	643.692	646.072	648.461	650.859	653.266	655.681	658.106	660.539	662.982	665.433	667.894	670.364	
% de Mercado	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	50,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	
Micro Demanda Potencial	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	320.660	643.692	646.072	648.461	650.859	653.266	655.681	658.106	660.539	662.982	665.433	667.894	670.364	
Cenário Pessimista - Malte/Cevada/Importação																								
Macro Demanda	169.658	170.837	172.024	173.220	174.423	240.000	270.000	360.000	362.502	365.021	367.557	370.112	372.684	375.273	377.881	380.507	383.151	385.814	388.495	391.195	393.913	396.650	399.407	
% de Mercado	-	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	50%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Micro Demanda Potencial	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	183.779	370.112	372.684	375.273	377.881	380.507	383.151	385.814	388.495	391.195	393.913	396.650	399.407	
Total Demanda Barrilha/Sulfatos/Malte/Cevada	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	504.439	1.013.804	1.018.756	1.023.735	1.028.740	1.033.773	1.038.833	1.043.920	1.049.034	1.054.177	1.059.347	1.064.544	1.069.771	
TOTAL CAPTURADO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	504.439	1.013.804	1.018.756	1.023.735	1.028.740	1.033.773	1.038.833	1.043.920	1.049.034	1.054.177	1.059.347	1.064.544	1.069.771	

São Sebastião (em toneladas)	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	
Cenário Otimista - Barrilha/Sulfatos/Importação																								
Macro Demanda	428.475	432.435	436.432	440.466	444.537	544.943	720.493	778.604	785.779	793.020	800.327	807.702	815.145	822.656	830.237	837.887	845.608	853.400	861.264	869.201	877.210	885.294	893.452	
% de Mercado	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	50,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
Micro Demanda Potencial	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	400.164	807.702	815.145	822.656	830.237	837.887	845.608	853.400	861.264	869.201	877.210	885.294	893.452	
Cenário Otimista - Malte/Cevada/Importação																								
Macro Demanda	171.649	173.854	176.086	178.347	180.637	293.333	330.000	440.000	445.650	451.373	457.169	463.040	468.986	475.008	481.108	487.286	493.543	499.881	506.300	512.802	519.387	526.056	532.811	
% de Mercado	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	50,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
Micro Demanda Potencial	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	228.385	463.040	468.986	475.008	481.108	487.286	493.543	499.881	506.300	512.802	519.387	526.056	532.811	
Total Demanda Barrilha/Sulfatos/Malte/Cevada	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	628.748	1.270.742	1.284.130	1.297.664	1.311.345	1.325.173	1.339.151	1.353.281	1.367.564	1.382.002	1.396.597	1.411.350	1.426.263	
TOTAL CAPTURADO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	628.748	1.270.742	1.284.130	1.297.664	1.311.345	1.325.173	1.339.151	1.353.281	1.367.564	1.382.002	1.396.597	1.411.350	1.426.263	

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

Tabela 20 - Demanda micro para o Terminal SSB01 para Carga Containerizada.

São Sebastião (em TEU)	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047		
Cenário Tendencial - Contêiner																							
Macro Demanda	605.010	621.097	637.633	654.632	672.331	690.518	709.208	728.414	748.151	764.469	781.143	798.182	815.592	833.383	849.513	865.975	882.778	899.927	917.432	934.279	951.456		
% de Mercado	0%	0%	0%	0%	0%	25%	50%	75%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Micro Demanda Potencial	0	0	0	0	0	172.630	354.604	546.311	748.151	764.469	781.143	798.182	815.592	833.383	849.513	865.975	882.778	899.927	917.432	934.279	951.456		
Total Demanda Contêiner	0	0	0	0	0	172.630	354.604	546.311	748.151	764.469	781.143	798.182	815.592	833.383	849.513	865.975	882.778	899.927	917.432	934.279	951.456		
Limite de Capacidade Berço	0	0	0	0	0	400.000	400.000	810.000	810.000	1.350.000	1.350.000	1.350.000	1.350.000	1.350.000	1.350.000	1.350.000	1.350.000	1.350.000	1.350.000	1.350.000	1.350.000	1.350.000	
TOTAL CAPTURADO	0	0	0	0	0	172.630	354.604	546.311	748.151	764.469	781.143	798.182	815.592	833.383	849.513	865.975	882.778	899.927	917.432	934.279	951.456		
Contêineres Gateway	0	0	0	0	0	113.479	233.101	359.120	491.800	502.527	513.408	524.688	536.133	547.828	558.431	569.253	580.298	591.574	603.078	614.153	625.444		
Contêineres Transbordo	0	0	0	0	0	43.454	89.261	137.517	188.324	192.432	196.629	200.918	205.300	209.779	213.839	217.983	222.212	226.529	230.935	235.176	239.500		
Contêineres Remoção	0	0	0	0	0	15.696	32.243	49.674	68.026	69.510	71.026	72.575	74.158	75.776	77.243	78.739	80.267	81.827	83.418	84.950	86.512		
TOTAL CAPTURADO	0	0	0	0	0	172.630	354.604	546.311	748.151	764.469	781.143	798.182	815.592	833.383	849.513	865.975	882.778	899.927	917.432	934.279	951.456		

São Sebastião (em TEU)	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047		
Cenário Pessimista - Contêiner																							
Macro Demanda	568.915	581.193	593.750	606.592	619.903	633.511	647.425	661.651	676.196	688.184	700.384	712.802	725.440	738.302	749.943	761.779	773.815	786.053	798.497	810.429	822.551		
% de Mercado	0%	0%	0%	0%	0%	25%	50%	75%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	
Micro Demanda Potencial	0	0	0	0	0	158.378	323.713	496.238	676.196	688.184	700.384	712.802	725.440	738.302	749.943	761.779	773.815	786.053	798.497	810.429	822.551		
Total Demanda Contêiner	0	0	0	0	0	158.378	323.713	496.238	676.196	688.184	700.384	712.802	725.440	738.302	749.943	761.779	773.815	786.053	798.497	810.429	822.551		
Limite de Capacidade Berço	0	0	0	0	0	400.000	400.000	810.000	810.000	1.350.000	1.350.000	1.350.000	1.350.000	1.350.000	1.350.000	1.350.000	1.350.000	1.350.000	1.350.000	1.350.000	1.350.000	1.350.000	
TOTAL CAPTURADO	0	0	0	0	0	158.378	323.713	496.238	676.196	688.184	700.384	712.802	725.440	738.302	749.943	761.779	773.815	786.053	798.497	810.429	822.551		

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

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

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

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

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

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

16.7. É nesse contexto que se insere o **SSB01**.

17. JUSTIFICAÇÃO DOS PREÇOS E TARIFAS UTILIZADOS NO TERMINAL E SUA FUNDAMENTAÇÃO

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

"9.1.3. alterar os subitens 9.1.13, 9.1.14, 9.1.15 e 9.1.17 da deliberação recorrida, para que passem a vigorar com a seguinte redação: [...]

(...) 9.1.13. justificação dos preços e tarifas utilizados nos estudos de viabilidade e fundamentação, de maneira consistente, da metodologia de coleta dos preços e tarifas utilizados na alimentação dos fluxos de caixa."

17.2. A subseção a seguir suporta as premissas e valor do preço a ser praticado pela empresa arrendatária, conforme considerado no estudo de viabilidade do Terminal **SSB01**.

• Composição da receita média unitária geral

17.3. As estimativas de preço, no âmbito do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), têm caráter referencial, sem reflexos para o contrato a ser celebrado. Utilizam-se essas estimativas para quantificar as receitas do terminal e o valor do empreendimento.

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

17.5. Dessa forma, o preço que será efetivamente praticado ao longo do horizonte contratual será estabelecido livremente pelo vencedor da licitação, sendo observadas a dinâmica de preços do mercado e a competitividade entre *players* nos Portos Organizados e nos TUPs.

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

Granéis Sólidos Vegetais

17.7. Para estimar a receita média unitária do terminal SSB01 para **granéis sólidos vegetais**, realizou-se uma pesquisa em sítios eletrônicos de terminais em operação, levantando as tabelas de preços de serviços de armazenagem e movimentação.

17.8. O preço médio inicial identificado para esses serviços foi de **R\$ 55,35 por tonelada**. Contudo, é importante ressaltar que se trata de preços máximos, e os descontos variam conforme o cliente, volume e forma de pagamento. Considerando um desconto médio de 20% sobre os preços de balcão, o valor seria de **R\$ 44,28 por tonelada**.

17.9. Após um tratamento estatístico dos preços, o valor de referência final estabelecido para os serviços de movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais é de **R\$ 40,65 por tonelada**.

Tabela 21 - Preços de referência para armazenagem e movimentação granéis sólidos vegetais em terminais portuários (em R\$) em janeiro/2024.

Empresa	Armazenagem e Movimentação	Média Armazenagem	Média Movimentação	Com Impostos	Com 20% Desconto
Cotejipe, Salvador	85,07		85,07	85,07	68,06
Interalli - Paranaguá	45,00		45,00	47,25	37,80
T-Grão, Santos	48,00		48,00	48,00	38,40
T39, Santos	45,00		45,00	45,00	36,00
Fertisanta, Imbituba	95,08	47,15	47,93	95,08	76,06
Serra Morena, Imbituba	72,30	31,80	40,5	72,30	57,84
Coamo, Paranaguá	48,00		48,00	48,00	38,40
Pasa, Paranaguá	46,00		46,00	46,00	36,80
TES, Santos	45,00		45,00	45,00	36,00
Cargill, Santarém	37,40		37,40	37,40	29,92
Cargill, Paranaguá	45,50		45,50	45,50	36,40
Termasa, Rio Grande	64,89	29,00	35,89	64,89	51,91
ADM Ponta da Madeira	60,00		60,00	60,00	48,00
TEAG	30,50		30,50	30,50	24,40
TGG	42,50		42,50	42,50	34,00
Tiplam	73,09		73,09	73,09	58,47
Média (t)	55,35			55,35	44,28
Média c/20%	44,28				
Desvio Padrão	14,39				
1/2 Desvio Padrão	7,20				
(-) Meio Desvio Padrão	37,08				
(+) Meio Desvio Padrão	51,47				
Média Normal	40,65				

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

Granéis Sólidos Minerais

17.10. Similarmente, para determinar a receita média unitária do terminal SSB01 para **granéis sólidos minerais**, realizou-se um levantamento em websites de terminais em operação, coletando suas tabelas de preços.

17.11. O preço médio identificado para serviços de armazenagem e movimentação, considerando esse grupo de terminais, foi de **R\$ 108,23 por tonelada**. É importante notar que esses são preços máximos de tabela. Considerando um desconto médio de 20% sobre esses valores, que reflete as negociações usuais baseadas em volume e forma de pagamento, o preço seria de R\$ 86,58 por tonelada.

17.12. Após um tratamento estatístico aprofundado dos preços dos serviços, chegou-se a um valor de **R\$ 71,03 por tonelada**. A Tabela 22, a seguir, sintetiza as informações coletadas, com dados de janeiro de 2024.

Tabela 22 - Preços de referência para armazenagem e movimentação granéis sólidos minerais em terminais portuários (em R\$) em janeiro/2024.

Empresa	Armazenagem e Movimentação	Média Armazenagem	Média Movimentação	Impostos Incluídos	20% Desconto
Fertisanta, Imbituba	88,65	40,72	47,93	88,65	70,92
Serra Morena, Imbituba	72,30	31,80	40,50	72,30	57,84
Hidroviás, Santos	137,60	96,19	41,41	137,60	110,08
Intermarítima, Aratu	72,00		72,00	72,00	57,60
Tiplam, Santos	162,10	22,00	140,10	162,10	129,68
Fospar, Paranaguá	123,00	100,00	23,00		
Termag, Santos (Enxofre)	140,75	91,07	49,68	140,75	112,60
Termag, Santos (Nitrato de Amônio)	175,06	121,83	53,23	175,06	140,05
Termag, Santos (Demais Fertilizantes)	202,25	137,20	65,05	202,25	161,80
Porto do Açú (Bauxita)	42,79			47,60	38,08
Porto do Açú (Coque/Carvão)	44,78			49,82	39,85
CS Porto Aratu	84,70			88,94	71,15
CFB Operações Portuárias Imbituba	58,74			61,68	49,34
Média (t)	108,06			108,23	86,58
Média (t)	108,23				
Média c/20%	86,58				
Desvio Padrão	42,29				
1/2 Desvio Padrão	21,15				
(-) Meio Desvio Padrão	65,44				
(+) Meio Desvio Padrão	107,73				
Média Normal	71,03				

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

Carga Containerizada

17.13. A receita unitária do terminal **SSB01** para carga containerizada foi determinada a partir de uma análise detalhada das demonstrações financeiras de terminais de contêineres no Complexo Portuário de Santos (Santos Brasil, Brasil Terminais Portuários – BTP e DP World). Essa abordagem foi necessária porque o Porto Organizado de São Sebastião não possui operações de carga containerizada atualmente.

17.14. As premissas consideradas na análise das demonstrações financeiras, abrangendo o período de 2014 a 2023, bem como as movimentações de carga containerizada divulgadas pela Autoridade Portuária de Santos e pelo Anuário Estatístico da Antaq, incluem:

- Regionalização do Mercado: Foco em terminais do Complexo Portuário de Santos devido à competição estabelecida e às características de porto concentrador de cargas.
- Período de Análise: Utilização de dados de 10 anos para mitigar oscilações de mercado e equalizar os efeitos de excesso ou falta de capacidade.
- Fontes de Receita e Movimentação: Identificação da receita bruta e movimentação portuária nas Demonstrações de Resultado (DRE) das empresas e nos anuários estatísticos.
- Segregação de Receita: Para a Santos Brasil, a receita bruta foi segregada para considerar apenas as operações de contêineres em Santos/SP, que representaram, em média, **89,78%** do total movimentado pela empresa entre 2014 e 2023.
- Ajuste para DP World: A análise da DP World limitou-se ao período de 2015 a 2019, pois a partir de 2020 a empresa passou a movimentar celulose em volumes significativos, não segregados nas demonstrações financeiras.
- Atualização Monetária: Os valores foram atualizados pelo IPCA/IBGE, com data-base em julho de 2024.

17.15. Com base nessas premissas, foi calculado o preço por unidade/TEU para cada terminal portuário do Complexo de Santos. As Tabelas 23, 24 e 25 (Receita Média Unitária por TEU entre 2014 e 2023 para Santos Brasil, BTP e DP World, respectivamente) detalham esses cálculos.

Tabela 23 - Receita Média Unitária por TEU entre 2014 e 2023 – Santos Brasil.

Santos Brasil	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Movimentação Anuário Antaq/TEU	1.245.439	1.290.652	1.296.124	1.281.969	1.279.258	1.699.783	1.469.929	1.942.522	1.950.042	1.710.287
Receita Bruta	763.359.356	757.175.330	683.447.759	517.302.843	545.909.681	562.196.503	531.250.000	980.737.107	1.289.617.005	1.494.965.639
Receita/TEU	567,37	586,66	489,51	403,52	390,11	351,42	361,41	512,28	662,32	869,18
Data-Base 07/2024	998,75	948,36	727,04	581,85	538,85	469,60	452,52	642,79	736,44	909,32
Média 10 anos	700,56									

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

Tabela 24 - Receita Média Unitária por TEU entre 2014 e 2023 – BTP.

BTP Brasil Terminais	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
APS (TEU)	782.700	1.188.907	1.326.315	1.474.552	1.467.300	1.683.461	1.847.589	1.909.770	1.897.285	1.828.562
Receita Bruta	408.502.299	796.327.586	911.901.149	984.727.586	1.090.543.678	1.170.929.885	1.618.972.414	1.786.420.690	1.888.118.391	1.820.935.632
Receita/TEU	521,91	669,80	687,35	667,81	743,23	695,35	876,26	935,41	995,17	995,81
Data-Base 07/2024	918,73	1.082,75	1.021,12	962,95	1.026,62	929,46	1.097,15	1.129,61	1.074,10	1.041,87
Média 10 anos	1.028,44									

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

Tabela 25 - Receita Média Unitária por TEU entre 2015 e 2019 – DP World.

DP World	2015	2016	2017	2018	2019
Receita Bruta	229.288.000	273.201.000	267.041.000	350.181.000	327.265.000
TEU APS	630.119	665.421	677.046	668.855	715.830
RS/TEU	363,88	410,57	394,42	523,55	457,18
RS/TEU 07/24	538,23	609,77	568,73	723,18	620,93
Média 2015 - 2019	620,17				

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

17.16. A síntese dessas análises, apresentada na Tabela 26 – Receita Média Unitária por TEU com base nas Demonstrações Financeiras entre 2014 e 2023, resultou em uma receita média unitária de **R\$ 783,05 por TEU** movimentado para o terminal **SSB01**, valor este que foi adotado na modelagem econômico-financeira.

Tabela 26 - Receita Média Unitária por TEU com base nas Demonstrações Financeiras entre 2014 e 2023.

Complexo Portuário de Santos	Receita Média por TEU
Santos Brasil	700,56
BTP	1.028,44
DP World	620,17
Média	783,05
Desvio Padrão	216,28
Limite Superior 1.5	1.107,47
Limite Inferior 1.5	458,64

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

18. CÁLCULO DA MOVIMENTAÇÃO MÍNIMA EXIGIDA - MME DO TERMINAL

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

18.2. A métrica de movimentação aquaviária reúne as premissas de capacidade estática e de giro de estoque, sintetizando esses elementos em um único indicador, facilmente mensurado.

Granéis Sólidos Vegetais

18.3. Para definição da MME a ser aplicada na área de arrendamento **SSB01 para o perfil de carga granel sólido vegetal**, utilizou-se a movimentação histórica nacional observada nas exportações de açúcar nas importações de malte e cevada no sistema *ComexStat* entre os anos de 2003 e 2024.

18.4. Quanto à metodologia, em atendimento à recomendação averbada no Acórdão 1.750/2021 do Tribunal de Contas da União (TCU, 2021), utilizou-se o método *Value at Risk* (V@R) paramétrico para um grau de confiança de 95%. As tabelas 27 e 28 apresentam a base de dados do *ComexStat* considerada para a movimentação de açúcar a granel e malte/cevada, respectivamente:

Tabela 27 - Movimentação de Açúcar a granel entre 2024 e 2003, Sistema *ComexStat*.

Produto Açúcar a Granel	2024	2015	2010	2005	2003
Total Exportação Nacional	38.148.779	24.011.726	27.999.163	18.138.106	12.893.535

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

Tabela 28 - Movimentação de Malte/Cevada entre 2023 e 2003, Sistema *ComexStat*.

Produto Malte/Cevada	2024	2015	2010	2005	2003
Total Importação Nacional	2.088.012	1.185.003	1.140.980	650.875	570.209

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

18.5. A partir dos dados, calcula-se o V@R paramétrico para um grau de confiança de 95%.

Tabela 29 - Value at Risk V@R Ponderado Granéis Sólidos Vegetais.

Produto	Movimentação	%	V@R	V@R Ponderado
Açúcar	31.392.804,33	83,18%	26,42%	21,98%
Malte/Cevada	14.542.776,79	16,82%	16,82%	2,83%
Total	45.935.581,12	100,00%		24,81%

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

18.6. Para grânéis sólidos vegetais, chegou-se a um V@R de **24,81%**. Assim, o valor da MME, para cada ano, é calculado como sendo (1 - VaR), equivalente a **75,19%** aplicado sobre a demanda projetada.

18.7. Após identificar o redutor que definirá a MME, aplica-se este à projeção de demanda micro para grânéis sólidos vegetais. De acordo com as premissas adotadas, a MME para grânéis sólidos vegetais é exposta na tabela 30:

Tabela 30 - Movimentação Mínima Exigida para Granéis Sólidos Vegetais.

Ano	Micro Demanda (Tendencial) Granéis Sólidos Vegetais	MME (V@R)
2027	-	-
2028	-	-
2029	-	-
2030	-	-
2031	-	-
2032	-	-
2033	-	-
2034	-	-
2035	-	-
2036	591.343	444.646
2037	1.201.427	903.384
2038	1.220.488	917.716
2039	1.239.874	932.293
2040	1.259.592	947.120
2041	1.279.162	961.835
2042	1.299.067	976.802
2043	1.319.312	992.024
2044	1.339.903	1.007.508
2045	1.360.848	1.023.256
2046	1.382.187	1.039.302
2047	1.403.893	1.055.623
2048	1.425.972	1.072.225
2049	1.448.431	1.089.112
2050	1.471.276	1.106.290
2051	1.494.478	1.123.736
2052	1.518.080	1.141.483
2053	1.542.089	1.159.536
2054	1.566.513	1.177.902
2055	1.591.360	1.196.584
2056	1.616.466	1.215.462
2057	1.642.008	1.234.668
2058	1.667.992	1.254.206
2059	1.694.427	1.274.083
2060	1.721.321	1.294.305
2061	1.748.682	1.314.879
Redutor (V@R)		24,81%

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

Granéis Sólidos Minerais

18.8. Similarmente, para definição da MME a ser aplicada para o perfil de carga granel sólido mineral, utilizou-se a movimentação histórica nacional observada nas exportações de coque de petróleo e nas importações de barrilha e sulfato no sistema *ComexStat* entre os anos de 2003 e 2024.

Tabela 31 - Movimentação de Coque de Petróleo entre 2024 e 2003, Sistema *ComexStat*.

Produto Coque de Petróleo	2024	2015	2010	2005	2003
Total Exportação Nacional	1.479.714	484.257	198.324	222.180	281.289

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

Tabela 32 - Movimentação de Barrilha/Sulfato entre 2024 e 2003, Sistema *ComexStat*.

Produto Barrilha/Sulfato	2024	2015	2010	2005	2003
Total Importação Nacional	2.567.547	2.115.773	1.713.828	1.088.236	841.526

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

18.9. A partir dos dados, calcula-se o V@R paramétrico para um grau de confiança de 95%.

Tabela 33 - Value at Risk V@R Ponderado Granéis Sólidos Minerais.

Produto	Movimentação entre 2027 e 2061	%	V@R	V@R Ponderado
Barrilha/Sulfato	25.286.948	50,77%	9,61%	4,88%
Coque de Petróleo	24.517.579	49,23%	31,89%	15,70%
Total Granel Mineral	49.804.527	100,00%		20,58%

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

18.10. Para grânéis sólidos minerais, chegou-se a um V@R de **20,58%**. Assim, o valor da MME, para cada ano, é calculado como sendo (1 - VaR), equivalente a **79,42%** aplicado sobre a demanda projetada.

18.11. Após identificar o redutor que definirá a MME, aplica-se este à projeção de demanda micro para grânéis sólidos minerais. De acordo com as premissas adotadas, a MME para grânéis sólidos minerais é exposta na tabela 30:

Tabela 34 - Movimentação Mínima Exigida para Granéis Sólidos Minerais.

Ano	Micro Demanda (Tendencial) Granéis Sólidos Minerais	MME (V@R)
2027	-	-
2028	-	-
2029	-	-
2030	-	-
2031	-	-
2032	-	-
2033	-	-
2034	-	-
2035	-	-
2036	720.402	572.148
2037	1.451.274	1.152.610
2038	1.461.820	1.160.986
2039	1.472.444	1.169.424
2040	1.483.146	1.177.923
2041	1.492.981	1.185.734
2042	1.502.882	1.193.598
2043	1.512.851	1.201.515
2044	1.522.886	1.209.485
2045	1.532.990	1.217.510
2046	1.543.069	1.225.514
2047	1.553.215	1.233.572
2048	1.563.429	1.241.684
2049	1.573.710	1.249.850
2050	1.584.060	1.258.070
2051	1.594.284	1.266.190
2052	1.604.574	1.274.362
2053	1.614.932	1.282.588
2054	1.625.356	1.290.868
2055	1.635.849	1.299.201
2056	1.646.082	1.307.328
2057	1.656.380	1.315.507
2058	1.666.743	1.323.737
2059	1.677.171	1.332.019
2060	1.687.664	1.340.353
2061	1.698.224	1.348.740
Redutor (V@R)		20,58%

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

Carga Containerizada

18.12. Para determinar a MME aplicável à carga containerizada, foi utilizado o histórico de movimentação do terminal Santos Brasil – Tecon Santos, localizado no Complexo Portuário de Santos. Essa escolha foi motivada pela ausência de histórico recente de movimentação containerizada no Porto de São Sebastião, pela impossibilidade de pesquisa no sistema ComexStat para essa natureza de carga, e pelo fato de outros terminais (DP World e Brasil Terminais Portuários) terem iniciado operações mais recentemente, inviabilizando a aplicação da metodologia do Value at Risk (V@R) para um período adequado. O Tecon Santos, com 38,36% de participação de mercado em 2023, mostrou-se representativo.

Tabela 35 - Movimentação de Contêiner em Unidade entre 2024 e 2004, Santos Brasil, Anuário da Autoridade Portuária de Santos

Santos Brasil/Em Unidades				
2024	2018	2015	2007	2004
1.347.725	918.226	852.185	825.123	502.399

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

18.13. Com base nesses dados, o cálculo do V@R histórico resultou em **17,46%** para o arrendamento **SSB01**. Dessa forma, o valor da MME para cada ano é calculado aplicando-se um fator de $(1 - VaR)$, equivalente a **82,54%** sobre a demanda projetada. Esse redutor foi então aplicado à série de projeção de demanda micro tendencial para carga containerizada do arrendamento, conforme exposto na tabela seguinte.

Tabela 36 - Movimentação Mínima Exigida para Carga Containerizada na área SSB01.

Ano	Micro Demanda (Tendencial)/Contêiner/TEU	MME (V@R)
2027	0	0
2028	0	0
2029	0	0
2030	0	0
2031	0	0
2032	172.630	142.495
2033	354.604	292.703
2034	546.311	450.944
2035	748.151	617.550
2036	764.469	631.020
2037	781.143	644.783
2038	798.182	658.847
2039	815.592	673.219
2040	833.383	687.904
2041	849.513	701.218
2042	865.975	714.807
2043	882.778	728.676
2044	899.927	742.832
2045	917.432	757.281
2046	934.279	771.187
2047	951.456	785.365
2048	968.969	799.821
2049	986.825	814.560
2050	1.005.032	829.589
2051	1.021.948	843.552
2052	1.039.161	857.760
2053	1.056.675	872.217
2054	1.074.497	886.928
2055	1.092.632	901.897
2056	1.109.592	915.896
2057	1.126.827	930.123
2058	1.144.342	944.581
2059	1.162.142	959.273
2060	1.180.232	974.205
2061	1.198.615	989.380
Redutor (V@R)		17,46%

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

19. JUSTIFICATIVA EM RELAÇÃO AO NÃO ESTABELECIMENTO DE "PREÇO TETO"

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

20. PARÂMETROS DE DESEMPENHO

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

20.2. O desempenho operacional do **SSB01** foi mensurado pelos seguintes aspectos: a) consignação média; b) prancha média; c) taxa de ocupação de berço e d) nível de serviço.

• Consignação média

20.3. O indicador "consignação média" mede a quantidade de carga que cada navio movimenta durante sua estadia no porto. A seguir, a consignação média dos navios que aportaram no Porto de São Sebastião entre os anos de 2014 e 2024 por produto movimentado:

Tabela 37 - Histórico de consignação média, período 2014 – 2024.

Consignação Média	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Barrilha/Sulfatos	13.119	13.722	12.016	10.480	14.209	14.230	14.850	13.654	17.412	12.556	16.735
Cevada	19.041	17.386	16.426	16.791	15.167	18.475	18.136	18.843	20.166	25.890	19.790
Malte	7.323	5.977	6.370	5.469	5.344	5.975	9.484	11.244	12.804	16.273	16.195
Coque	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13.021	13.783
Prod. Siderúrgicos	3.863	17.082	16.455	1.226	-	-	-	-	-	11.134	-
Veículos	1.560	1.390	1.659	1.216	1.979	-	-	-	-	-	1.052
Gado Vivo	910	1.004	2.533	1.957	1.663	1.719	2.021	1.103	2.394	2.523	4.122
Carga de Apoio	634	650	406	307	429	781	429	628	443	-	449
Prod. Químicos	-	-	-	11.240	5.128	-	-	-	13.470	-	-

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

• Prancha média

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

20.5. A tabela a seguir mostra os dados de produtividade dos diversos produtos no Porto de São Sebastião, dividido em Operacional e Geral, para o período de 2014 a 2024:

Tabela 38 - Prancha Média das cargas movimentadas no Porto de São Sebastião, período 2014 – 2024.

Prancha Média	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Barrilha/Sulf. Geral	173	193	190	199	226	188	202	200	199	185	204
Barrilha/Sulf. Operacional	202	220	219	225	228	212	238	247	233	211	229
Cevada-Geral	139	127	154	156	122	126	174	139	179	210	224
Cevada-Operacional	148	133	175	181	139	144	204	155	188	245	251
Malte-Geral	84	0	93	96	94	101	122	80	134	140	226
Malte-Operacional	101	0	120	121	140	154	156	104	154	155	249
Coque-Geral	-	-	-	-	-	-	-	-	-	115	194
Coque-Operacional	-	-	-	-	-	-	-	-	-	126	222
Prod. Sid.-Geral	73	322	218	33	-	-	-	-	-	181	-
Prod. Sid.-Operacional	121	356	336	48	-	-	-	-	-	206	-
Veículos-Geral	108	110	123	115	126	-	-	-	-	-	25
Veículos-Operacional	199	283	261	305	209	-	-	-	-	-	34
Gado Vivo-Geral	28	41	43	40	33	39	46	26	39	53	64
Gado Vivo-Operacional	36	58	52	49	47	50	78	66	63	76	83
Carga de Apoio-Geral	2	1	1	1	1	1	1	1	1	-	1
Carga de Apoio-Operacional	2	1	1	1	1	1	1	1	1	-	1
Prod. Químicos-Geral	-	-	-	200	89	-	-	-	91	-	-
Prod. Químicos-Operacional	-	-	-	401	100	-	-	-	96	-	-

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

20.6. As médias observadas entre 2014 e 2024 para as cargas mais relevantes no caso de Barrilha e Sulfatos corresponde a 196 t/h para Prancha Geral e 227 t/h para Prancha Operacional, no caso da Cevada foi de 159 t/h para Prancha Geral e 178 t/h para Prancha Operacional e por fim no caso do Malte foi de 106 t/h para Prancha Geral e 132 t/h para Prancha Operacional.

- **Taxa de ocupação de berço**

20.7. A tabela a seguir mostra a taxa de ocupação no Berço 101 do Porto de São Sebastião entre os anos 2014 e 2024:

Tabela 39 - Taxa de ocupação dos Berço 101 no período 2014 – 2024.

Taxa de Ocupação	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Berço 101	57,6%	51,6%	46,5%	39,6%	55,6%	55,1%	56,7%	48,1%	59,5%	71,5%	95,7%

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

20.8. A média da taxa de ocupação no Berço 101 foi apurada em 58,0%.

- **Nível de Serviço**

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

20.10. A seguir, os níveis de serviço observados entre 2014-2024:

Tabela 40 - Histórico de nível de serviço nos Berços 101 no período 2014 – 2024.

Nível de Serviço	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Berço 101	124,8%	51,7%	6,5%	23,6%	69,1%	14,9%	1,6%	1,6%	3,0%	48,1%	137,2%

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

20.11. A média do nível de serviço no berço 101 foi calculado em 43,8%.

21. FORMA DE PAGAMENTO PELA EXPLORAÇÃO DO ARRENDAMENTO

- **Terminais com Valor Presente Líquido positivo**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

23.7. No que se referem às regras de estabelecimento de SPE, deverá ser adotado o previsto na [Resolução ANTAQ nº 43, de 31 de março de 2021](#). Deverá ser exigida do licitante vencedor a constituição de SPE como condição prévia à celebração do Contrato. Ou, alternativamente, poderá ser constituída unidade operacional ou de negócios, quer como filial, sucursal ou assemelhada, procedendo com sistema de escrituração descentralizada, contendo registros contábeis que permitam a identificação das transações de cada uma dessas unidades, nos termos da [Resolução ANTAQ nº 49, de 23 de julho de 2021](#), nas Normas Brasileiras de Contabilidade ITG 2000, aprovadas pela Resolução nº 1330/2011 do Conselho Federal de Contabilidade (CFC), em especial em seus itens 20 a 25, ou nas normas contábeis que as sucederem.

24. DA AUSÊNCIA DE PREVISÃO CONTRATUAL DE REVISÕES QUINQUENAIS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

25. JUSTIFICATIVA PARA NÃO EXIGÊNCIA DE GARANTIA DE EXECUÇÃO

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

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

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

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

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

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

II - seguro-garantia;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

26. DA OBTENÇÃO DO TERMO DE REFERÊNCIA AMBIENTAL

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

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

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

I - consulta à autoridade aduaneira;

II - consulta ao respectivo Poder Público municipal; e

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

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

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

26.4. Portanto, a Agência será responsável por encaminhar o pedido de Termo de Referência (TR) para o órgão ambiental. O TR ou Parecer Técnico será emitido com base no preenchimento de Ficha de Abertura do Processo (FAP), no caso dos licenciamentos conduzidos pelo Ibama. Ou, por meio de formulários específicos disponibilizados nos órgãos estaduais, devendo o relatório ambiental ser analisado pelos técnicos do órgão ambiental competente e, posteriormente, emitido um parecer informando como deverá prosseguir o processo de licenciamento da área.

27. JUSTIFICATIVA PARA OS PARÂMETROS AMBIENTAIS

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

- descrição da área de arrendamento;
- licenciamento ambiental;
- análise documental e visitas técnicas;
- definição do estudo ambiental necessário ao licenciamento;
- avaliação dos potenciais passivos ambientais;
- identificação dos principais impactos ambientais;
- proposição de programas ambientais;
- gerenciamento de áreas contaminadas; e
- precificação dos custos ambientais.

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

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

Análise Documental e Visita Técnica para Avaliação da Área

27.4. A metodologia para avaliação das áreas de interesse, incluindo a área de arrendamento SSB01, baseou-se na compilação, sistematização e análise de informações ambientais obtidas por meio de análise documental e visita técnica.

27.5. A análise documental envolveu a revisão de legislação ambiental pertinente, condicionantes de licenciamento (do porto e do arrendamento), registros de passivos ambientais, estudos e documentos específicos do terminal e do porto (como Estudos Ambientais, TACs, Relatórios de Auditoria Ambiental, Licenças e Autorizações, entre outros), além de informações ambientais relevantes (Unidades de Conservação, APPs, Patrimônio Histórico e Arqueológico, Terras Indígenas, Comunidades Tradicionais, Quilombolas). Complementarmente, foram realizadas avaliações prévias e temporais da área por meio de imagens de satélite para identificar possíveis conflitos ou ocupações.

27.6. A visita técnica consistiu na avaliação das estruturas existentes para identificar evidências ou indícios de potenciais contaminações ou não conformidades ambientais. Realizou-se também uma avaliação visual do entorno, visando identificar atividades vizinhas que pudessem afetar a qualidade ambiental da área ou vice-versa. A Infra S.A. conduziu entrevistas com pessoas familiarizadas com o histórico das áreas e levantamento de dados junto à Autoridade Portuária e outros terminais da região.

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

Quadro 4 - Documentação avaliada referente à área SSB01.

Documentação	Empreendedor	Emissor	Objeto	Emissão	Validade
PDZ	CDSS	CDSS	Porto Organizado	Fevereiro/2024	-
LO nº 1580/2020	CDSS	IBAMA	Operação do Porto Organizado de São Sebastião	16/07/2020	8 anos
PGA – RT 507/2023	CDSS	Elementus Soluções Ambientais Ltda.	Porto Organizado	Outubro/2023	-
Plano Mestre	CDSS	CDSS	Porto Organizado	Setembro/2018	-

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

27.8. Com base na vistoria realizada no Porto e na área do SSB01, e na documentação fornecida pela Autoridade Portuária, não foram identificadas, a princípio, evidências de contaminações ou não conformidades ambientais no terminal. Contudo, devido ao histórico de uso e ocupação da área de arrendamento, recomenda-se que o novo arrendatário realize análises adicionais para verificar a possível existência de contaminações.

27.9. A avaliação visual do entorno revelou que as áreas que circundam o porto são uma combinação de paisagens naturais (praias, mangues, Mata Atlântica) e centros urbanos próximos. Embora exista um potencial de risco ambiental para a comunidade local, fatores como a economia local e o desenvolvimento urbano são pontos positivos. Aspectos como poluição do ar e da água, ruídos, alteração de habitat, erosão costeira e introdução de espécies exóticas exigem monitoramento constante da qualidade ambiental.

27.10. Reuniões técnicas com a administração do Porto Organizado de São Sebastião permitiram o levantamento de informações e a obtenção de documentos relacionados aos aspectos socioambientais pertinentes à análise.

Estudos ambientais

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

27.12. Atualmente, o licenciamento do Porto de São Sebastião é conduzido pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), que emitiu a LO nº 1580/2020. A competência para licenciamento de instalações portuárias em portos organizados é definida pela Lei Complementar nº 140/2011 e Decreto Federal nº 8.437/2015.

27.13. Considerando que a movimentação de carga prevista para o terminal SSB01, especialmente a containerizada, supera os quantitativos que delimitam a competência estadual (450.000 TEU/ano ou 15.000.000 ton/ano), entende-se que o licenciamento ambiental do SSB01 deverá ser realizado na esfera federal, com o IBAMA como órgão licenciador.

27.14. O licenciamento ambiental do empreendimento será de responsabilidade integral do novo arrendatário, que deverá obter as licenças necessárias para a implantação e operação do terminal, incluindo a realização dos estudos socioambientais solicitados pelo órgão ambiental e o cumprimento das condicionantes das licenças emitidas.

27.15. A proposta para o licenciamento ambiental e os estudos socioambientais do SSB01, tomando-se como base a legislação federal pertinente, é a seguinte:

- Transferência ou Nova LO: Transferência da titularidade de parte da LO nº 1580/2020 para o novo arrendatário, ou, caso inviável, a obtenção de uma nova LO específica.
- Rito Trifásico: Por se tratar de empreendimento de grande porte, será adotado o rito de licenciamento ambiental trifásico (LP, LI e LO).
- LP (Licença Prévia): Requer a apresentação de Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e Relatório de Impacto Ambiental (RIMA).
- LI (Licença de Instalação): Necessita do Plano Básico Ambiental (PBA), com programas a serem executados durante a implantação e operação.
- LO (Licença de Operação): Exige a apresentação de relatório de atendimento das condicionantes da LI.
- LO Final e Renovação: Após a conclusão da fase de implantação, uma nova LO unificará as atividades do terminal. A renovação da LO será a cada 5 anos, mediante apresentação de relatório de monitoramento.
- Programas Ambientais em Operação: Durante a operação, deverão ser executados programas como o de Gestão e Controle Ambiental, Controle de Pragas e Vetores, Emergência Individual (PEI), Gerenciamento de Risco/Plano de Ação de Emergência (PGR/PAE), além de auditorias (CONAMA nº 306/02, ISO 14.001, 45.001, 9.001, 27.001 e 37.001).
- Dragagem de Aprofundamento: Previu-se a obtenção de LP e LI específicas, com elaboração de Estudo Ambiental e PBA.

Quadro 5 - Características e tipologia de estudos e licenças ambientais da área SSB01.

Local	Fase do Licenciamento	Tipo de estudo	Licença Ambiental
Terminal	Prévia	Elaboração do EIA/RIMA	LP
	Instalação	Elaboração do PBA	LI
		Elaboração do EIV e RIT	LI
	Operação	Execução do PBA	LO
Dragagem	Prévia	Elaboração do EA	LP
	Instalação	Elaboração do PBA	LI

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

27.16. Em observância ao princípio da precaução, A Infra S.A. sugere que o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) seja formalmente consultado para definir os procedimentos específicos de licenciamento ambiental relativos ao empreendimento.

27.17. Além disso, devido ao previsto aumento do fluxo de caminhões, foi prevista, no estudo, a elaboração de um Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança (EIV) e um Relatório de Impacto de Trânsito (RIT).

Compensação Ambiental

27.18. A Compensação Ambiental, fundamentada na Lei Federal nº 9.985/2000 e no princípio do "poluidor-pagador", é um requisito para empreendimentos com significativo impacto ambiental, conforme determinado pelo órgão licenciador com base no EIA/RIMA. O percentual a ser destinado a Unidades de Conservação (UCs) é fixado pelo órgão ambiental, considerando os impactos negativos e não mitigáveis.

27.19. O Decreto nº 6.848/2009 estabelece que o cálculo da compensação deve ser feito multiplicando o investimento total do empreendimento pelo grau de impacto nos ecossistemas, resultando em um percentual entre 0% e 0,5% do investimento. Dessa forma, 0,5% é o teto legal para a compensação ambiental.

27.20. Para a precificação do investimento a ser realizado pelo futuro arrendatário, adotou-se o valor de 0,5% do investimento previsto como compensação ambiental devida à implantação e operação do terminal SSB01.

Identificação de potenciais passivos ambientais

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

27.22. A identificação de passivos ambientais na área **SSB01** foi realizada por meio de análise documental e vistoria técnica, seguindo as premissas da Resolução CONAMA nº 420/2009, ABNT NBR 15515-1/2007 e Norma CETESB 103/2007/C/E.

27.23. Com base na metodologia empregada e nas informações obtidas durante a vistoria na área de estudo, bem como nos dados fornecidos pela autoridade portuária, não foram identificados passivos ambientais na área. Entretanto, considerando o histórico de implantação e uso da área SSB01, e em observância ao princípio da precaução, foi recomendado no EVTEA a classificação como Área Potencialmente Contaminada (AP).

27.24. Caso a regra atual dos editais do Programa de Arrendamentos seja mantida, a responsabilidade por novos passivos ambientais desconhecidos até a data de celebração do contrato será do Poder Público. Essa responsabilidade se aplica desde que tais passivos sejam identificados pela nova arrendatária em até 360 dias após a Data da Assunção.

Possíveis Impactos Socioambientais

27.25. A identificação de potenciais impactos socioambientais considerou a atividade, seus possíveis efeitos no espaço e o contexto ambiental da área de estudo. As medidas mitigadoras de licenciamentos ambientais de empreendimentos similares foram utilizadas como referência para as fases de implantação e operação. Os impactos listados são exemplificativos e uma avaliação específica e detalhada será necessária no processo de licenciamento, conforme o Termo de Referência do órgão ambiental.

27.26. Os principais impactos socioambientais da instalação e operação do **SSB01** identificados no EVTEA estão relacionados no quadro a seguir:

Quadro 6 - Impactos relacionados às fases de implantação (I), dragagem (D) e operação (O) do Terminal Portuário SSB01.

Impactos	Fases		
	I	O	D
Geração de Resíduos Sólidos e efluentes	X	X	
Poluição do ar	X	X	
Poluição sonora	X	X	
Interferência do empreendimento nas comunidades locais	X	X	
Práticas incompatíveis dos trabalhadores	X	X	X
Alteração/Poluição da água e do solo	X	X	
Risco de acidentes com produtos perigosos		X	
Proliferação de pragas e vetores		X	
Geração de emprego e renda	X	X	
Alteração na estabilidade de talude submerso			X
Alteração da qualidade da água			X
Interferência na biota aquática			X
Formação de plumas de sedimentos			X

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

Proposição de Programas Ambientais

27.27. Após a identificação dos potenciais impactos ambientais negativos que podem decorrer da execução das atividades, nas fases de instalação e de operação tanto do terminal **SSB01** quanto do píer, apresentam-se os programas ambientais propostos no quadro a seguir.

Quadro 7 - Principais programas ambientais e impactos relacionados às fases de implantação (I), dragagem (D) e operação (O) da área SSB01.

Programas	Impactos	Fases		
		I	O	D
Programa de Gestão e Controle Ambiental:	Geração de resíduos sólidos, poluição da água e do solo	X	X	
Subprograma de Gerenciamento dos Resíduos Sólidos;	Geração de resíduos sólidos, poluição da água e do solo	X	X	
Subprograma de Controle e Monitoramento de Efluentes Líquidos;	Geração de resíduos sólidos, poluição da água e do solo	X	X	
Subprograma de Monitoramento da Qualidade do Ar;	Poluição do ar	X	X	
Subprograma de Controle e Monitoramento de Ruídos;	Poluição sonora	X	X	
Subprograma de Monitoramento da Qualidade da Água;	Alteração/Poluição da água e do solo	X	X	
Subprograma de Educação Ambiental e Comunicação Social;	Práticas incompatíveis dos trabalhadores envolvidos na operação, interferência do empreendimento nas comunidades locais	X	X	
Subprograma de controle de pragas e vetores.	Proliferação de pragas e vetores		X	
Gerenciamento de Risco / Plano de Ação de Emergência (PGR/PAE)	Poluição da água e do solo e riscos de acidentes com produtos perigosos		X	
Programa de Emergência Individual (PEI)	Poluição da água e do solo e riscos de acidentes com produtos perigosos		X	
Programa de Monitoramento da Comunidade Bentônica, Ictiofauna, Fitoplântica e Zooplântica no Pier	Interferência na biota aquática, alteração/poluição da água e do solo	X		X
Programa de Monitoramento da Qualidade da Água e dos Sedimentos	Alteração/Poluição da água e do solo			X
Programa de Educação Ambiental e Comunicação Social	Práticas incompatíveis dos trabalhadores envolvidos na operação, interferência do empreendimento nas comunidades locais			X
Programa de Monitoramento Ambiental da Área de Disposição do Material Dragado	Interferência na biota aquática, Alteração da qualidade das águas			X
Programa de Monitoramento e Modelagem de Parâmetros Hidrodinâmicos	Alteração na estabilidade de talude submerso			X
Programa de Monitoramento da Pluma de Sedimentos	Formação de plumas de sedimentos			X
Programa de Monitoramento da Atividade Pesqueira	Visa identificar eventuais impactos negativos das intervenções sobre as atividades pesqueiras	X	X	X
Programa Carbono Sustentável	Emissão de carbono para a atmosfera; Poluição Atmosférica.		X	

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

Auditoria Ambiental

27.28. Durante a fase operacional do terminal, auditorias internas verificarão a eficácia do sistema socioambiental implementado. Não conformidades demandarão tratamento e ações corretivas para assegurar a aderência do sistema à ISO 14.001, à Resolução CONAMA nº 306/2002 e à ISO 45001 (atualização da

OHSAS 18001).

27.29. **Gerenciamento de Áreas Contaminadas – GAC**

27.30. No arrendamento do Terminal, o futuro arrendatário deverá incluir em seu escopo o Gerenciamento de Áreas Contaminadas (GAC), visando caracterizar essas áreas, seus impactos e definir as intervenções para minimizar riscos à população e ao meio ambiente.

27.31. Embora não haja indícios de contaminação no terminal **SSB01**, foi descrita no EVTEA a metodologia de GAC caso o arrendatário opte por realizá-lo. Foi sugerida no estudo uma abordagem sequencial, compreendendo a Avaliação Ambiental Preliminar (Fase I), Investigação Confirmatória (Fase II) e Investigação Detalhada (Fase III), onde cada etapa subsidia a seguinte.

Precificação dos Custos Ambientais para Licenciamento do Terminal

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

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

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

Tabela 21 - Valores relativos aos custos ambientais considerados no fluxo de caixa do projeto – área SSB01.

Descrição	2027		2028		2029		2030		2031		2032		2033		2034		2035	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Estudo de Avaliação Ambiental Prévia	R\$ 194.483,5																	
Terminal - Licenciamento (Estudos)	R\$ 838.819,95		713.913,03															
Terminal - Licenciamento (IPVA)		R\$ 89.708,07	R\$ 151.269,11															
Terminal - Obras (Programas Ambientais)																		
Terminal - Operação (O&O Unificada+Renovações)					R\$ 501.990,20	R\$ 501.990,20	R\$ 501.990,20	R\$ 501.990,20	R\$ 501.990,20	R\$ 501.990,20	R\$ 501.990,20	R\$ 501.990,20	R\$ 501.990,20	R\$ 501.990,20	R\$ 501.990,20	R\$ 501.990,20	R\$ 501.990,20	R\$ 501.990,20
Terminal - Operação (Programas Ambientais)																		
Dragagem - Licenciamento (IPVA)				R\$ 33.457,79	R\$ 72.533,06													
Dragagem - Licenciamento (Estudos)				R\$ 330.699,01	R\$ 150.649,22													
Dragagem - Obras (Programas Ambientais)									R\$ 305.194,12	R\$ 301.194,12								
Programa Carbono Sustentável				R\$ 295.467,78	R\$ 260.545,24	R\$ 104.452,38	R\$ 104.452,38	R\$ 104.452,38	R\$ 104.452,38	R\$ 104.452,38	R\$ 104.452,38	R\$ 104.452,38	R\$ 104.452,38	R\$ 104.452,38	R\$ 104.452,38	R\$ 104.452,38	R\$ 104.452,38	R\$ 104.452,38
Programa de Controle de Pragas e Vetores				R\$ 4.930,85	R\$ 4.930,85	R\$ 4.930,85	R\$ 4.930,85	R\$ 4.930,85	R\$ 4.930,85	R\$ 4.930,85	R\$ 4.930,85	R\$ 4.930,85	R\$ 4.930,85	R\$ 4.930,85	R\$ 4.930,85	R\$ 4.930,85	R\$ 4.930,85	R\$ 4.930,85
Programa de Emergência Individual (PEI)				R\$ 189.450,00	R\$ 160.550,00	R\$ 160.550,00	R\$ 160.550,00	R\$ 160.550,00	R\$ 160.550,00	R\$ 160.550,00	R\$ 160.550,00	R\$ 160.550,00	R\$ 160.550,00	R\$ 160.550,00	R\$ 160.550,00	R\$ 160.550,00	R\$ 160.550,00	R\$ 160.550,00
Programa de Gerenciamento de Risco / Plano de Ação de Emergência (PGR/PAGE)				R\$ 20.000,85	R\$ 20.000,85	R\$ 20.000,85	R\$ 20.000,85	R\$ 20.000,85	R\$ 20.000,85	R\$ 20.000,85	R\$ 20.000,85	R\$ 20.000,85	R\$ 20.000,85	R\$ 20.000,85	R\$ 20.000,85	R\$ 20.000,85	R\$ 20.000,85	R\$ 20.000,85
Composição Ambiental																		
Implantação SGA - ano 1																		
Implantação SGA - ano 2																		
Auditoria CONAMA nº 306/02																		
Auditoria ISO 14.001																		
Auditoria ISO 45.001																		
Auditoria ISO 9.001																		
Auditoria ISO 27.001																		
Auditoria ISO 37.001																		
Realização de reuniões livres, prévias e informadas (2 por ano)																		
TOTAL	R\$ 1.074.721,46	R\$ 981.096,11	R\$ 1.236.216,62	R\$ 1.151.196,57	R\$ 1.073.117,55	R\$ 1.810.510,73	R\$ 1.778.965,89	R\$ 1.806.142,05	R\$ 1.806.142,05	R\$ 1.806.142,05	R\$ 1.806.142,05	R\$ 1.806.142,05	R\$ 1.806.142,05	R\$ 1.806.142,05	R\$ 1.806.142,05	R\$ 1.806.142,05	R\$ 1.806.142,05	R\$ 1.806.142,05

Fonte: EVTEA Infra S.A. (2025).

28. **DO ENVIO AO TCU DAS COMUNICAÇÕES DIRIGIDAS ÀS EMPRESAS**

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

29. CONCLUSÃO

29.1. Diante do exposto, constata-se que a modelagem do terminal SSB01 foi concebida conforme um conjunto de diretrizes orientadas por políticas públicas voltadas ao desenvolvimento do setor portuário, com foco na atração de investimentos e melhorias nos portos e terminais portuários brasileiros.

29.2. A revisão e atualização do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), motivada pelas contribuições da [Audiência Pública nº 13/2024-ANTAQ](#), resultou em alterações no projeto, notadamente a expansão do escopo, que redefiniu o terminal como multipropósito ao incluir a movimentação de contêineres. Esta mudança impulsionou uma revisão do estudo, culminando na necessidade de uma área de arrendamento ampliada de aproximadamente 426.949 m², abrangendo todos os pátios operacionais e todos os berços do porto organizado.

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

- (i) Aprovar os estudos revisados, caso esteja de acordo com o exposto neste Ato Justificatório e com o EVTEA revisado (SEI nº 9814621);
- (ii) Em ato contínuo à aprovação do estudo, encaminhar o 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 (9747587), para que, no exercício de sua competência regulatória, 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;
- (iii) Determinar à ANTAQ que inclua, nas minutas de edital e de contrato, cláusula que estabeleça a obrigação da futura arrendatária de operar, em berço por ela designado, as cargas de operadores previamente cadastrados pela Autoridade Portuária;
- (IV) Oficiar a Companhia Docas de São Sebastião (CDSS), para ciência da nova versão dos documentos e dos ajustes realizados.

À consideração superior.

CARLOS MAGNO L. S. FILHO
Coordenador-Geral de Modelagem

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

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



Documento assinado eletronicamente por **Carlos Magno Lopes da Silva Filho, Coordenador-Geral de Modelagem**, em 28/11/2025, às 18:17, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.transportes.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&acao_origem=documento_conferir&lang=pt_BR&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **10591889** e o código CRC **1C5E3DFA**.



Referência: Processo nº 50050.002916/2024-62



SEI nº 10591889

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