



PARECER SEI Nº 955/2025/MF

Ementa: Audiência Pública nº 02/2025 da ANTAQ com a finalidade de colher contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento das minutas de edital e de contrato e da modelagem econômico-financeira apresentadas na preparação do processo licitatório para o arrendamento do Tecon Santos 10.

Processo SEI nº 19995.001643/2025-18

I - DA INTRODUÇÃO

1. A Subsecretaria de Acompanhamento Econômico e Regulação (SEAE) da Secretaria de Reformas Econômicas do Ministério da Fazenda (SRE/MF) apresenta, por meio deste parecer, considerações a respeito do processo licitatório para arrendamento do Tecon Santos 10, discutida no âmbito da Audiência Pública nº 02/2025[1] conduzida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).
2. Esta audiência pública tem como objetivo discutir e receber manifestações acerca das minutas de edital e de contrato de arrendamento e seus anexos, bem como a modelagem econômico-financeira, o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) e demais documentos apresentados junto à audiência pública, considerando as diretrizes e o planejamento setorial propostos pelo Ministério de Portos e Aeroportos - MPor, conforme o Aviso de Audiência Pública nº 02/2025, de 21 de fevereiro de 2025.
3. Este parecer apresenta a análise dos aspectos econômicos, concorrenciais, regulatórios e estruturais da proposta, bem como da segurança jurídica e onerosidade regulatória, no sentido de contribuir para a sua construção e aprimoramento. Este documento não possui caráter vinculante e está em consonância com as atribuições da SRE relativas à promoção da concorrência e outros incentivos à eficiência econômica constantes na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, e no Decreto nº 11.907, de 30 de janeiro de 2024.

II - DA ANÁLISE

II.1 Fundamentação legal

4. O arcabouço legal que norteia a exploração pela União, direta ou indiretamente, dos portos e instalações portuárias e as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, é formado pela Lei nº 12.815[2], de 05 de junho de 2013, pelo Decreto 8.033 [3], de 27 de junho de 2013, pela Lei 10.233[4], de 05 de junho de 2011 e, no que couber, os critérios e normas gerais da Lei nº 14.133 [5], de 1º de abril de 2021 (nova Lei de Licitações e Contratos) e da Lei nº 8.987[6], de 13 de fevereiro de 1995.
5. A Lei nº 12.815/2013, que inaugurou o novo regime jurídico portuário, no artigo 1º, §1º, estabeleceu que " a exploração indireta do porto organizado e das instalações portuárias nele localizada ocorrerá mediante concessão e arrendamento de bem público". Este diploma legislativo, em seu artigo 66, também permitiu a utilização do Regime Diferenciado de Contratações (RDC) na licitação de concessão de portos organizados e arrendamento de instalações portuárias, revogado pela Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021.
6. A referida Lei de Portos também conferiu ao Poder Concedente (atribuição atualmente exercida pelo MPor a competência para celebrar contratos de concessão e arrendamento, bem como para definir o planejamento setorial e fixar as diretrizes para a realização das concessões e arrendamentos, conforme artigos 16 da Lei nº 12.815/2013 e art. 1º, parágrafo único, do Decreto 8.033/2013. Além disso, é competente o MPor para conduzir e aprovar, sempre que necessário, os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA do objeto da concessão ou do arrendamento, ex vi artigo 2º, inciso VI, do Decreto 8.033/2013.
7. A exigência de prévio EVTEA é enunciada desde a Lei 8.987/1995 (art. 21; aplicação subsidiária por força do art. 66, da Lei 12.815), que estabelece a necessidade de autorização do Poder Público para sua utilização em licitação pública e seu ressarcimento pelo vencedor da licitação.
8. A ANTAQ, por sua vez, recebeu a competência de realizar os procedimentos licitatórios, inclusive a confecção das minutas de edital e contrato, a partir das diretrizes do poder concedente (artigo 6º, §§ 2º e 3º, da Lei nº 12.815/2013). Estas diretrizes têm por finalidade definir o objeto da licitação e orientar a modelagem econômica de exploração dos arrendamentos. Devem trazer uma visão geral do sistema portuário e o planejamento específico para cada arrendamento, explicitando e justificando todas as escolhas que vão nortear o procedimento licitatório. Logicamente, devem sempre ter como alicerces estudos técnicos que analisem toda a demanda, a necessidade de investimentos, as áreas de influência de cada Porto, indicando o caminho para o efetivo estímulo à concorrência e para a obtenção de níveis adequados de serviço, considerando as peculiaridades de cada um dos empreendimentos.

III - DAS CARACTERÍSTICAS DA LICITAÇÃO

9. A área objeto do processo de licitação, denominada Tecon Santos 10, está localizada na região do Saboó, margem direita do Complexo Portuário de Santos/SP, estando sob a jurisdição da Autoridade Portuária de Santos (APS).
10. Cabe registrar que a área já havia sido objeto da Audiência Pública ANTAQ nº 06/2022[7].
11. Tal área tem histórico de ocupação fragmentada por diversos operadores portuários, abarcando diversos arrendamentos destinados à movimentação de cargas gerais, contêineres e veículos.
12. No Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto Organizado de Santos[8], aprovado pela Portaria nº 1.620, de 28 de julho de 2023, se encontram os motivos determinantes para o reordenamento das áreas do Saboó.

13. No item 2.11 o PDZ traz o reordenamento proposto ao poder concedente à época. Conforme o documento:

As propostas de alteração no zoneamento descritas na sequência têm por objetivo a concentração de cargas em clusters, concentrando atividades e serviços relacionados a cada tipo de operação, reduzindo interferências e melhorando a eficiência e a sinergia entre as operações. Ademais, favorecem os planos de contingência em casos de emergência, bem como a gestão ambiental integrada dos programas de monitoramento.

É importante destacar que o reordenamento de áreas contidas neste PDZ respeita os contratos de arrendamento vigentes.

14. A APS justifica seus planos para a localidade onde se encontra o arrendamento:

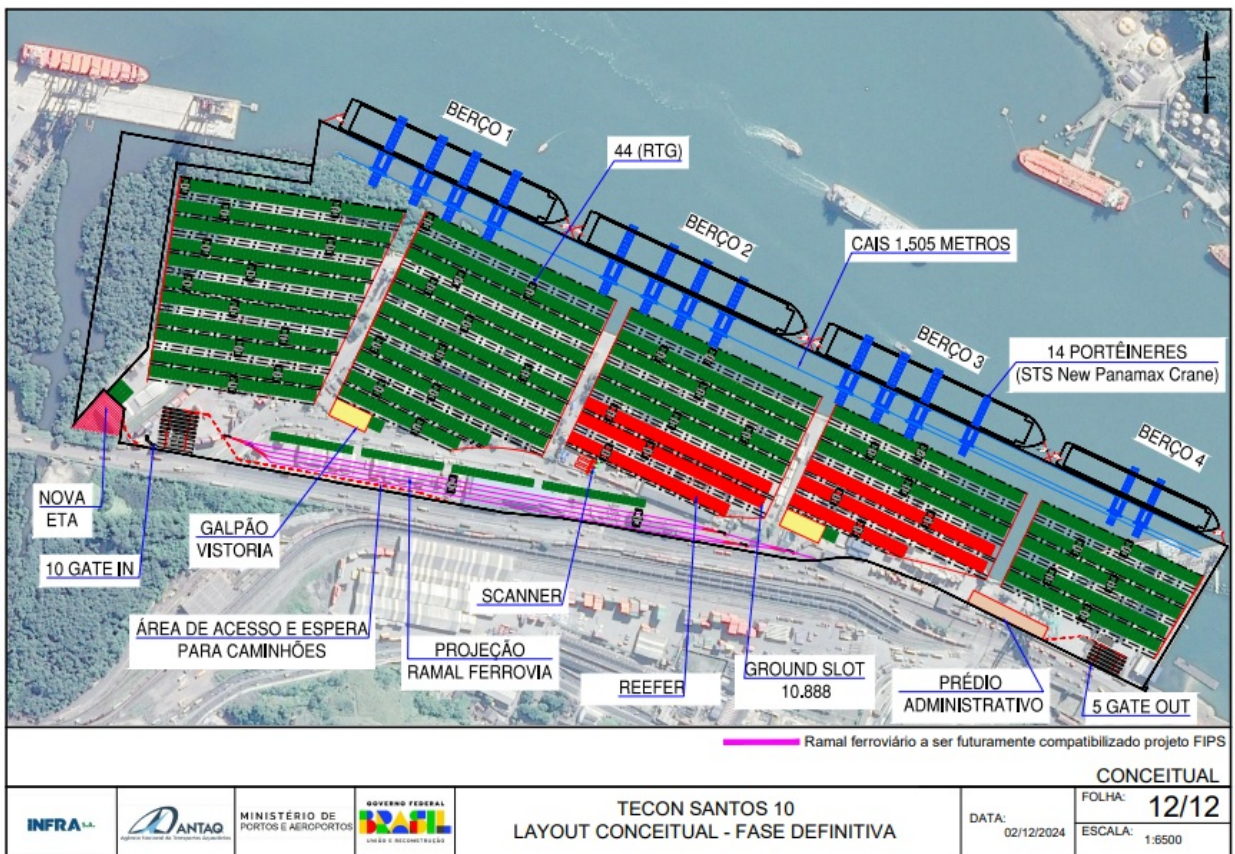
No Saboó, o reordenamento dos terminais cujos contratos estão vencidos e a vencer prevê a implantação de um grande terminal para carga geral containerizada. Esta configuração objetiva a consolidação de um cluster de contêineres no local, considerando o avanço do cais na direção do canal, resultando em ganho de área, maiores profundidades dos berços e o consequente aumento da capacidade portuária. **O reordenamento proposto concentrará as cargas containerizadas em uma única região da área insular de Santos, aproximando os terminais portuários dos retroportuários, deslocando o tráfego de caminhões para uma região que já abriga empresas que operam estas cargas (Alamoia e Saboó), beneficiando tanto a dinâmica do porto como a mobilidade urbana nas áreas municipais.**

15. Com as novas diretrizes do MPor para o projeto de arrendamento, Ofício nº 451/2024/SNP-MPOR[9], a área total objeto do contrato será de 621.975 m², item 3.5 da NOTA TÉCNICA Nº 7/2025/CGMO-DNOP-MPOR/DNOP-SNP-MPOR/SNP-MPOR[10] (Ato Justificatório), vide figura abaixo.



16. A área objeto do processo de licitação em questão é classificada como *brownfield*, ou seja, já existe infraestrutura permanente dentro dos limites do futuro terminal. Dessa feita, o empreendimento será realizado sobre um terreno que já se encontra em atividade operacional.

17. O layout conceitual definitivo do Tecon Santos 10 pode ser verificado abaixo em sua fase definitiva.



18. A futura arrendatária deverá efetuar investimentos que assegurem uma capacidade operacional mínima de 3,5 milhões de TEU por ano, estimados pelo EVTEA em aproximadamente R\$ 5,6 bilhões, os quais englobam, conforme as determinações do poder concedente, resumidamente:

- I - Sistema Aquaviário e Acostagem (cais com extensão de 1.505 m com estrutura aquaviária compatível para navios até a classe Triple E);
- II - Desenvolvimento do terminal (pátio de contêineres com capacidade para até 3,5 milhões de TEUs; recepção e expedição rodoviário compatíveis; pátio regulador com distância de até 50 km; implantação de ramal ferroviário, dentre outros);
- III – Equipamentos (14 portêineres *Ship to Shore* ao final do contrato; novos Rubber Tyred Gantry-RTG elétricos, plataformas com tomadas reefer, balanças, scanners, etc)
- IV - Investimento em área fora do arrendamento (remanejamento de redes de saneamento, subestação pública e dragagem de aprofundamento);

19. Além da movimentação de carga containerizada, os estudos de revisão para o processo licitatório inseriram também carga geral no arrendamento durante o prazo de 2027 a 2038, conforme solicitado pelo poder concedente nas premissas e diretrizes do Ofício N° 451/2024/SNP-MPOR.

20. Em análise dos estudos apresentados, ressalta-se o montante global do contrato, estimado em R\$ 44.438.907.000,00 (quarenta e quatro bilhões, quatrocentos e trinta e oito milhões e novecentos e sete mil reais). No que tange à remuneração devida pela licitante vencedora à Autoridade Portuária, esta se divide em duas modalidades:

- I - **Valor de Remuneração Mensal Fixo:** R\$ 2.415.500,00 (dois milhões, quatrocentos e quinze mil e quinhentos reais), a ser pago em parcelas mensais fixas.
- II - **Valor de Remuneração Variável:** R\$ 19,73 (dezenove reais e setenta e três centavos) por TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) de carga movimentada no terminal.

21. Com relação ao controle e minimização do tráfego nas adjacências do terminal, o poder concedente orientou à INFRA S.A. que fosse considerado no CAPEX do empreendimento valor relativo à implementação de pátio regulador de fluxo viário, com dimensões e características suficientes para atender sua demanda, devendo o pátio ser instalado em localização não superior ao raio de 50km do terminal portuário.

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

23. O prazo do arrendamento será de 25 (vinte e cinco) anos, iniciando-se em 2026, com término em 2050. O prazo foi determinado de forma que comportasse de maneira adequada a realização e amortização dos investimentos necessários para construção do terminal Tecon Santos 10. Não obstante, a cláusula 3.3 da Minuta de Contrato de Arrendamento, amparada pelo inciso II do art. 19 do Decreto 8.033, de 27 de junho de 2013, prevê a possibilidade de sucessivas prorrogações do Contrato até o limite máximo de 70 (setenta) anos, incluídos o prazo de vigência original e todas as suas prorrogações.

24. Destaca-se que o novo estudo para o Tecon Santos 10, em cumprimento ao Acórdão nº 1.077/2015/TCU-Plenário, foi elaborado com data-base de julho/2024, devendo haver atualização da remuneração mensal fixa quando da celebração do contrato de arrendamento.

IV - CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO CONCORRENCIAL E ONEROSIDADE REGULATÓRIA

25. Primeiramente, cumpre esclarecer que a presente análise possui natureza expedita e eminentemente qualitativa, e restringe-se à perspectiva das competências desta Subsecretaria de Acompanhamento Econômico e Regulação do Ministério da Fazenda.

26. Nesse sentido, tomou-se como referência de análise dos impactos sobre a concorrência o *checklist* de concorrência do Guia de Avaliação da Concorrência da OCDE [11], tendo como suporte também a Instrução Normativa (IN) SRE/MF nº 12 [12], de 17 de dezembro de 2024. A Instrução Normativa (IN) SEAE nº 111 [13], de 5 de novembro de 2020, foi utilizada subsidiariamente como guia para verificar questões relacionadas à onerosidade regulatória.

27. Por fim, as diretrizes estipuladas pela Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013, também se mostram essenciais para análise do processo de arrendamento.

28. A Instrução Normativa SRE nº 12/2024 institui o Procedimento de Avaliação Regulatória e Concorrencial com o intuito de identificar e analisar os possíveis efeitos negativos sobre a concorrência decorrentes de regulamentação da atividade econômica e, caso identificados problemas concorrenciais, propor a sua revisão. Em especial, destacam-se os quesitos que definem as práticas regulatórias anticoncorrenciais definidos no artigo 3º:

- I - limitação do número ou da variedade de empresas em um mercado;
- II - limitação da capacidade das empresas de competirem entre si;
- III - diminuição do incentivo das empresas para competirem; e
- IV - limitação das opções de escolha e da informação disponível ao consumidor.

29. A modelagem do processo licitatório do Tecon Santos 10 demonstra certos pontos de atenção no que tange ao possível impacto sobre o interesse público e à higidez da concorrência no mercado de cargas containerizadas nacional pós-leilão.

30. Inicialmente, em concordância com o Parecer nº 6237/2022/ME, cumpre assentar que o êxito do processo licitatório Tecon Santos 10 não se limita ao montante pecuniário auferido com a licitação. Conquanto a competitividade no leilão represente uma meta relevante para a autoridade portuária e o poder concedente, **reputa-se fundamental, para a aferição do sucesso do processo de arrendamento, a adequada configuração da estrutura de mercado subsequente ao certame e os inerentes incentivos à concorrência pós-leilão.**

31. O sucesso de um procedimento licitatório de arrendamento em promover o bem-estar social, notadamente quando se verifica os riscos de um incremento significativo da participação de mercado (*market share*) por parte de qualquer grupo econômico já estabelecido na região, encontra-se intrinsecamente vinculado aos incentivos que motivam o agente econômico vencedor do certame a transferir os ganhos de eficiência operacional aos usuários dos serviços portuários.

32. Sobre esse aspecto, importante trazer o que diz o art. 88, §6º da Lei nº 12.529, de 2011 que estrutura o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência, ao qual esta Seae faz parte em conjunto com o CADE, quando da análise dos atos de concentração por parte do CADE, em que há previsão da possibilidade de reforço de posição dominante quando a estrutura de mercado resultante alcançar os seguintes objetivos:

- I - cumulada ou alternativamente:
 - a) aumentar a produtividade ou a competitividade;
 - b) melhorar a qualidade de bens ou serviços; ou
 - c) propiciar a eficiência e o desenvolvimento tecnológico ou econômico; e
- II - sejam repassados aos consumidores parte relevante dos benefícios decorrentes. (grifo nosso)

33. Num primeiro momento, considerando a indisponibilidade de estudo concorrencial atualizado que pode sugerir nova formatação do Edital e do Contrato de Arrendamento, a análise dos documentos apresentados restringe-se principalmente ao escrutínio das cláusulas do edital de licitação e do contrato de arrendamento, e demais documentos anexos, apresentados na Audiência Pública nº 02/2025, de modo a verificar se tais cláusulas têm o condão de, injustificadamente, trazer prejuízos à livre iniciativa e à concorrência.

34. Nesse contexto, quanto aos documentos estritamente técnicos ligados ao EVTEA encartados no processo de licitação, no âmbito da AP nº 02/2025, derivados das solicitações do MPOR à Infra S.A. para atualização dos estudos para o arrendamento do Tecon Santos 10 (Ofício Nº 451/2024/SNP-MPOR), não se verificou a inclusão de barreiras à entrada que pudessem implicar em limitação à livre iniciativa ou à concorrência.

IV. 1 Da análise da Minuta do Contrato de Arrendamento

35. À luz da Instrução Normativa SRE nº 12/2024, esta Secretaria não verificou nenhuma cláusula injustificada considerada prejudicial à concorrência na Minuta de Contrato de Arrendamento disponibilizada na Audiência Pública nº 02/2025.

36. Entretanto, reforça-se, tal assertiva se insere num contexto de o estudo de análise concorrencial solicitado pelo Despacho nº 53/2025/DNOP-SNP-MPOR/SNP-MPOR, a ser disponibilizado pela ANTAQ nesta audiência pública, não vislumbrar riscos à concorrência no futuro, a tal ponto que sugira remédios a serem inseridos no Edital de Licitação ou Contrato de Arrendamento (diga-se de passagem que tais remédios foram sugeridos no estudo de análise concorrencial elaborado pela ANTAQ no âmbito da AP nº 06/2022). Saliencia-se que esta Secretaria até mesmo entendia que parte dos remédios inseridos na Minuta de Contrato de Arrendamento por sugestão do Parecer Técnico nº 1/2022/GT-ODSE-004-22-DG [\[14\]](#) mostravam-se necessários e justificados, mas, no presente, não vem ao caso retomar a análise dos mesmos, dado não estarem presentes nas atuais minutas de Edital de Licitação e Contrato de Arrendamento, tampouco terem sido disponibilizados os citados estudos de análise concorrencial que a ANTAQ deverá apresentar.

37. No presente contrato de arrendamento disponibilizado nesta audiência pública, destacam-se os principais trechos do futuro contrato.

38. As obrigações quantitativas concernentes ao arrendamento, notadamente aquelas atinentes à Movimentação Mínima Exigida, encontram-se pormenorizadamente descritas nas tabelas inseridas no item 7.1.2.1, as quais discriminam as cargas containerizadas e as cargas gerais. Outrossim, os parâmetros relativos à prancha média (*t/h*) e à capacidade dinâmica do terminal foram devidamente alocados no item 7.1.2.4, em estrita observância aos ditames da legislação aplicável.

39. Considerando o potencial impacto negativo sobre o município de Santos e a necessidade de atenção à boa relação Porto-Cidade, em particular nas adjacências do bairro do Saboó, ressalta-se a importância do item III do subitem 7.1.2.4, que estabelece as diretrizes para o acesso rodoviário ao terminal.

40. Os investimentos mínimos compulsórios, bem como os prazos para a consecução de cada fase do empreendimento, em consonância com as diretrizes emanadas do poder concedente no Ofício nº 451/2024/SNP-MPOR, foram minuciosamente discriminados no subitem 7.1.2.5.

41. As condições de pagamento da Autoridade Portuária de Santos encontram-se descritas no item 9 do contrato, destacando-se a parcela fixa do arrendamento estipulada em R\$ 2.415.500,00 (dois milhões, quatrocentos e quinze mil, quinhentos reais) por mês e variável em R\$ 19,73 (dezenove reais e setenta e três centavos) por TEU. A título de valor do arrendamento inicial a arrendatária também deverá pagar 5 parcelas de R\$ 238.000.000,00 (duzentos e trinta e oito milhões de reais).

42. Conforme item 12.2 da Nota Técnica Nº 7/2025/CGMO-DNOP-MPOR/DNOP-SNP-MPOR/SNP-MPOR, a definição deste valor se deu a partir da redução do arrendamento fixo e variável para 3% da Receita Bruta do projeto, com a alocação da diferença em relação ao Valor Presente Líquido (VPL) no Valor de Arrendamento Inicial. Essa estratégia visa otimizar o fluxo de caixa do projeto e garantir a atratividade do investimento para o arrendatário, sem comprometer a remuneração da Autoridade Portuária.

43. A remuneração da arrendatária será efetuada em condições de livre mercado, sendo abuso de poder de mercado passível de ingerência da ANTAQ no sistema de preços, conforme item 10.1 da Minuta de Contrato de Arrendamento. Em complemento ao item anterior, no que tange aos aspectos da concorrência imperfeita, são obrigações da arrendatária:

- 7.1.1 A Arrendatária obriga-se, sem prejuízo das demais disposições constantes deste Contrato e seus Anexos, a:
 - xvi. Ajustar-se às medidas e determinações do Poder Concedente e da ANTAQ relacionadas à correção de competição imperfeita no Porto Organizado ou na Área de Influência do Porto Organizado;

44. Em face das características do empreendimento e do elevado vulto de investimentos necessários para a consecução do projeto, o capital social mínimo constituído foi orçado no valor R\$ 1.129.429.800,00 (um bilhão, cento e vinte e nove milhões, quatrocentos e vinte e nove mil, oitocentos reais), devidamente subscrito, conforme aponta o item 20.1. A Comissão Permanente de Licitação de Concessões e Arrendamentos (CPLA) justifica tal valor nos seguintes termos:

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

45. Considerando o vulto dos investimentos requeridos para o Tecon Santos 10, não se demonstra o valor estipulado pela CPLA um valor excessivo que tenha o condão de impedir potenciais investidores interessados.

46. **Programa Carbono Sustentável.** O Programa Carbono Sustentável (PCS) consta como obrigação do arrendatário, conforme a subitem "xxvii" a "xxx", subcláusula 7.1, Cláusula 7 das Obrigações e Prerrogativas das Partes da minuta de contrato de arrendamento, e deverá ser executado com base nas diretrizes estabelecidas no EVTEA Seção F Ambiental (item 8). O programa tem objetivo geral promover a sustentabilidade e reduzir a pegada de carbono das operações no Complexo Portuário de Santos, minimizando os impactos negativos sobre o meio ambiente e as comunidades locais afetadas pelas atividades.

47. O PCS possui cinco linhas de ação:

- 1) Inventário de Emissões e Pegada de Carbono abrangendo o inventário de emissões de gases de efeito estufa (GEE) relacionado às operações portuárias, abrangendo os escopos 1, 2 e 3, conforme o Protocolo GHG e o desenvolvimento de estratégias de redução e mitigação.
- 2) Eficiência Energética e Tecnologias Limpas envolvendo a implementação de medidas para estimular a eficiência energética das embarcações, incluindo o uso de tecnologias mais limpas e a otimização dos sistemas de propulsão e o incentivo à adoção de combustíveis de baixo teor de carbono, como biocombustíveis, reduzindo assim as emissões de GEE.
- 3) Gestão Sustentável de Recursos voltado à promoção da gestão sustentável dos recursos naturais utilizados nas operações de carga e transporte, incluindo a água, o combustível, os materiais de construção e a manutenção das embarcações e redução do desperdício e otimizar o uso de recursos por meio de práticas de reciclagem, reutilização e redução do consumo.
- 4) Educação Ambiental que visa o desenvolvimento de programas de educação ambiental e conscientização para os trabalhadores do setor hidroviário, as comunidades ribeirinhas e outros stakeholders e promoção da participação ativa das comunidades locais nas iniciativas do programa, incentivando a colaboração e o engajamento na busca por soluções sustentáveis.
- 5) Monitoramento e melhoria contínua visando estabelecer um sistema de monitoramento regular das emissões de GEE e da pegada de carbono das operações do porto e utilização dos dados obtidos para identificar oportunidades de melhoria e implementar medidas adicionais para reduzir ainda mais o impacto ambiental das atividades do setor.

48. Um ponto que merece destaque é o fato de que o inventário de emissões está atrelado a um plano de mitigação (subitem "xxx" da subcláusula 7ª da minuta de contrato), além de geração de informações sobre a pegada de carbono no setor portuário, mas não de compensação de emissões. Nesse sentido, questionamos a agência reguladora se há a intenção de realizar compensação de emissões no Tecon Santos 10.

49. Tendo em vista a publicação da Lei nº 15.042, de 11 de dezembro de 2024, que instituiu o Sistema Brasileiro de Comércio de Emissões de Gases de Efeito Estufa (SBCE), recomendamos uma atualização do PCS a fim de incorporar as regras e os mecanismos da nova lei. Abaixo destacamos alguns pontos de atenção que julgamos relevantes para este momento, porém, eles não excluem uma revisão mais completa do programa sob a égide da lei.

50. No que se refere ao inventário de emissões:

- I - Apontar para a obrigatoriedade de cumprimento das obrigações previstas no art. 29 da lei, no que se refere ao monitoramento, à mensuração, ao relato e à verificação de emissões e remoções de gases de efeito estufa (GEE), bem como ao relato de conciliação periódica de obrigações, considerando os limites mínimos de emissão do art. 30 e as fases de implementação do SBCE estabelecidas no art. 50; e
- II - Estabelecer o limite de emissões a partir do qual há obrigatoriedade de elaboração de inventário de emissões (10 mil e 25 mil ton./ano de CO₂e, a depender do caso) no âmbito do Programa Carbono Sustentável, de modo a contemplar o disposto no artigo 30. Pela Lei nº 15.042/2024, o relato de emissões e remoções de GEE para a ser obrigatório para operadores das instalações e das fontes reguladas que emitem acima de 10 mil ton./ano de CO₂e, conforme plano de monitoramento aprovado.

51. Caso a agência decida por considerar a necessidade de compensação das emissões inventariadas, limitadas às atividades estritas do arrendamento, recomendamos se atentar para:

- I – Inclusão de incentivo para a execução adicional de medidas compensatórias, que poderão ser registradas no SBCE e posteriormente convertidas em Certificado de Redução ou Remoção Verificada de Emissões (CRVE), nos termos do § 5º do artigo 1º da referida lei, ou créditos de carbono, para futura comercialização;
- II - Nas modalidades de compensação por plantio compensatório e/ ou reflorestamento e compra de créditos de carbono nos mercados regulado ou voluntário, fazer constar a necessidade de verificação (i) da legitimidade da propriedade e do usufruto ou da condição de concessionária da área que abriga o projeto (de plantio/reflorestamento ou de geração de créditos de carbono), conforme o art. 2º, incs. XIV, XXVII e XXVIII combinado com os arts. 43 e 49 da Lei nº 15.042 / 2024; e (ii) do respeito aos direitos e à autonomia dos povos indígenas e dos povos e comunidades tradicionais, em conformidade com o art. 4º, incs. VIII e IX, combinado com os arts. 47, 48 e 49. Estas medidas visam conferir efetividade às compensações realizadas no âmbito do Programa Carbono Sustentável, se for o caso, e, principalmente, protegê-las contra fraudes e irregularidades que, infelizmente, têm sido frequentemente reportadas, especialmente no mercado voluntário.

52. O PCS certamente se trata de um avanço no sentido de introduzir metas de sustentabilidade nos arrendamentos do setor aquaviário, ampliando sua contribuição para além das obrigações legais e regulamentares.

53. **Seguros.** No que concerne aos seguros a serem contratados pelo arrendatário, formulamos algumas considerações.

54. A cláusula 16 da minuta de contrato especifica as obrigações da arrendatária com relação à contratação de seguros no âmbito do arrendamento.

55. A subcláusula 16.5.2 estabelecem os seguros de responsabilidade civil geral que devem ser contratados pela arrendatária. Sugerimos que seja avaliada a possibilidade de inclusão nestas subcláusulas de seguros para cobertura de danos ambientais que possam ser causados por eventos ordinários ou extraordinários.

56. Trata-se de instrumento adicional de proteção do contrato e do próprio arrendatário, tendo em vista que durante as obras e atividades previstas no Tecon Santos 10, invariavelmente, podem ocorrer acidentes ou não conformidades ambientais que impliquem em dano ambiental, ainda que não intencional, mas que deverão ser reparados pela arrendatária em razão da responsabilidade civil objetiva prevista na legislação ambiental brasileira (art. 14, § 1º da Lei nº 6.938/1981 - Política Nacional do Meio Ambiente). Ou seja, não é necessário haver dolo ou culpa para que seja imputada a responsabilidade civil de reparar o dano ambiental causado, basta que seja comprovada relação de causalidade entre o dano ambiental e a atividade ou o empreendimento. Nesse sentido, danos ambientais constituem um passivo adicional, cujo risco pode ser coberto pelo instrumento do seguro.

57. Entendemos que a previsão de contratação de seguros contra poluição súbita, previsto na subcláusula 16.4.2, não cobre adequadamente

todos os tipos de danos ambientais que podem ser causados no curso normal do arrendamento.

58. Ainda na seara dos seguros ambientais, sugerimos que seja feita uma reflexão sobre a possibilidade de contratação de seguros contra catástrofes climáticas, desde que exista no mercado brasileiro seguro contra eventos climáticos passível de ser contratado. Os desafios climáticos impostos à sociedade têm ampliado a necessidade de discutir o papel dos instrumentos de mercado que podem ser utilizados na proteção dos ativos e contratos de arrendamento de serviços públicos. Os riscos de eventos climáticos extremos têm se tornado cada vez mais relevantes e desafiadores, sobretudo para a gestão de contratos de longo prazo, como é o caso dos arrendamentos. Nestes horizontes temporais, há uma chance maior de materialização desses riscos, com impactos significativos sobre os custos e as receitas.

59. É nesse sentido que trazemos a discussão sobre a possibilidade de explicitar nos contratos e termos aditivos a contratação de seguros contra eventos climáticos extremos. Desta forma, permite-se que a arrendatária se assegure contra ocorrências de caso fortuito ou força maior de natureza climática capazes de impactar sobremaneira o arrendamento aqui analisada. Naturalmente, é necessário avaliar a disponibilidade desses seguros no mercado brasileiro, bem como seus custos, de modo a fazer constá-los na modelagem econômico - financeira, se for o caso.

IV. 2 Da análise da Minuta do Edital

60. Em relação à minuta de Edital, nos termos da Instrução Normativa SRE nº 12/2024, esta Secretaria não verificou nenhuma cláusula injustificada considerada prejudicial à livre concorrência no leilão.

61. Assim como na análise do contrato de arrendamento, reforça-se, tal assertiva se insere num contexto de o estudo de análise concorrencial, a ser disponibilizado pela ANTAQ nesta audiência pública, não vislumbrar riscos à concorrência no futuro, a tal ponto que sugira remédios a serem inseridos no Edital de Licitação. Importa recordar que, após o Parecer Técnico nº 1/2022/GT-ODSE-004-22-DG, produzido pós-Audiência Pública nº 06/2022, a CPLA havia inserido a proibição de consórcio entre empresas armadoras de grupos econômicos distintos que detenham titularidade de exploração de instalações portuárias dedicadas à movimentação e armazenagem de contêineres e carga geral no Complexo Portuário de Santos.

62. Destacamos as seguintes cláusulas do edital.

63. Conforme o item 22.2 da Minuta de Edital, o **critério de julgamento do Leilão é o de maior Valor da Outorga** a ser pago à Autoridade Portuária pela cessão onerosa da área do Arrendamento.

64. A Garantia de Proposta, item 16.1, deverá ser aportada no valor mínimo de R\$ 444.389.070,00 (quatrocentos e quarenta e quatro milhões, trezentos e oitenta e nove mil e setenta reais). Conforme aponta a CPLA no item 3.6 da Nota Técnica Nº 4/2025/CPLA[15], o qual esta Secretaria mantém sua concordância:

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

65. A futura adjudicatária deverá também apresentar ao Poder Concedente os seguintes documentos:

- Comprovante de recolhimento da remuneração à B3 no valor R\$ 1.012.508,10 (um milhão, doze mil, quinhentos e oito reais e dez centavos), cujo pagamento deverá ser efetuado no prazo previsto no Manual de Procedimentos, item 27.2.1;
- Comprovante de pagamento à Autoridade Portuária do montante correspondente aos 25% (vinte e cinco por cento) do Valor da Outorga proposto pela Proponente Vencedora, sendo o restante do Valor da Outorga pago em cinco parcelas anuais, nas condições previstas na Minuta do Contrato de Arrendamento, item 27.2.2;
- Comprovante de pagamento à empresa encarregada da realização dos estudos que deram origem a este Edital, conforme autorizado pelo art. 21, da Lei nº 8.987, de 1995, de acordo com orientação a ser emitida pela ANTAQ, no valor total de R\$ 616.993,13 (seiscentos e dezesseis mil, novecentos e noventa e três reais e treze centavos) à Infra S.A, item 27.2.3;
- Comprovante de depósito no valor de R\$ 163.040.464,70 (cento e sessenta e três milhões, quarenta mil, quatrocentos e sessenta e quatro reais e setenta centavos), a título de indenização para fins de ressarcimento da anterior arrendatária titular do Contrato PRES/028.98, em conta bancária desta, a ser indicada pelo Poder Concedente, cujo valor foi atualizado para a data-base de julho/2024, item 27.2.9;
- Comprovante do pagamento da primeira parcela do Valor de Remuneração Inicial à Autoridade Portuária no montante de 238.000.000,00 (duzentos e trinta e oito reais), item 27.2.10;

66. Não foram encontradas cláusulas injustificadas que acarretassem limitações à concorrência e à livre iniciativa dos interessados em participar do leilão. Nesse primeiro impulso ao processo de licitação, a CPLA entendeu por bem não acrescentar nenhum remédio técnico ou comportamental ao Edital.

67. Conforme dito, sem a atualização dos estudos concorrenciais da ANTAQ, os posicionamentos se dão em relação à minuta de Edital e ao Contrato de Arrendamento disponibilizados na presente Audiência Pública nº 02/2025.

68. Não obstante, considerando o histórico e características do arrendamento do Tecon Santos 10, imperioso tecer alguns comentários quanto ao processo de licitação no que tange aos seus aspectos concorrenciais pós-leilão.

IV.5 Dos Estudos e contribuições sobre a temática concorrencial da Audiência Pública nº 06/2022

69. Primeiramente, destaca-se que durante a primeira audiência pública para o arrendamento do Tecon Santos 10, Audiência Pública nº 06/2022, 66 (sessenta e seis) contribuições versavam sobre aspectos concorrenciais pós-leilão. Dessa feita, dada a recorrência de questionamentos aos aspectos concorrenciais pós-leilão, torna-se mister fazer uma breve síntese das contribuições.

70. Em resumo, podemos dividir os posicionamentos técnicos e contribuições apresentadas na primeira audiência pública em três grupos:

- a) os favoráveis à licitação com participação de todas as empresas, sem restrições ou remédios, deixando a cargo dos órgãos de controle o monitoramento das condições concorrenciais pós-leilão;
- b) os favoráveis à proibição de formação de consórcio entre empresas armadoras de grupos econômicos distintos que detenham titularidade de instalações portuárias especializadas em carga containerizada, ou à vedação de determinados grupos econômicos que detenham participação relevante no Complexo Portuário de Santos;
- c) os favoráveis à licitação, mas com remédios inseridos no edital de licitação e no contrato de arrendamento, e com monitoramento contínuo da concorrência por parte da ANTAQ, do CADE e demais órgãos públicos.

71. Abaixo segue as principais defesas para cada posicionamento encontrado:

a) Licitações sem restrições.

- a integração vertical (armador/terminal portuário) pode trazer eficiência operacional, redução de custos, melhor coordenação de investimentos e serviços aprimorados, tanto para as empresas envolvidas quanto, potencialmente, para os clientes finais.

- para os armadores, a integração vertical permite prover serviços integrados aos clientes e gerar maior valor à companhia e seus clientes;
- a concorrência sem restrições a participantes ou associações no leilão resultará em propostas mais atrativas para o objeto da licitação;
- conforme orientações do *Port Reform Toolkit*[16], a restrição à participação (quer seja de empresas individuais ou em consórcio) somente se demonstra remédio adequado em caso de quase inexistência de concorrência no mercado relevante pós-leilão, o que não seria o caso;
- os órgãos de controle tem conhecimento especializado e instrumentos suficientes para monitorar a concorrência pós-leilão, não havendo necessidade de remédios ao edital ou contrato de arrendamento;

b) favoráveis à proibição de formação de consórcio de armadores que já operam, direta ou indiretamente, terminais de contêineres no Complexo de Santos ou à vedação de participação de determinados grupos econômicos (em especial da A.P. Moller–Maersk -Maersk e Mediterranean Shipping Company - Msc):

- a formação de consórcios entre armadores de grupos econômicos distintos detentores de terminais em Santos pode diminuir a concorrência no leilão, afugentando novos entrantes, ocasionando menor valor para o arrendamento;
- além da preocupação de concorrência no leilão, diversas contribuições afirmam que alguma associação consorciada entre Maersk, MSC e Brasil Terminal Portuário S.A. (BTP) pode gerar riscos de elevada concentração de mercado pós-leilão;
- outros estudos destacam que, dada a elevada participação, na movimentação de cargas, dos armadores Msc e Maersk no Complexo de Santos, adicionado aos acordos de VSA e SCA[17], pode haver um arrasto de cargas de outros terminais para o Tecon Santos 10, afetando a concorrência pós-leilão, caso tais empresas vençam o certame, solicitando a vedação da participação de tais *players*;

c) os favoráveis à licitação com inserção de remédios comportamentais e monitoramento contínuo da concorrência pós-leilão:

- considerando os riscos concorrenciais pós-leilão, foram sugeridos remédios adicionais ao contrato de arrendamento que poderiam ser acionados em caso de abusividade de poder de mercado;

72. Cabe registrar que, em seu parecer técnico sobre análise concorrencial elaborado após a primeira audiência pública nº 06/2022, a ANTAQ sugeriu inserir remédios para evitar abuso do poder de mercado por parte da empresa vencedora, bem como a vedação de consórcio entre empresas armadoras de grupos econômicos distintos que detenham titularidade de exploração de instalações portuárias dedicadas à movimentação e armazenagem de contêineres e carga geral no Complexo Portuário de Santos.

IV.6 Considerações sobre a concorrência pós-leilão em 2025

73. A área do Tecon Santos 10, situada no principal complexo portuário da América Latina, demanda uma análise cuidadosa por parte do poder concedente e da ANTAQ em relação à modelagem do processo licitatório, dados os riscos de elevada concentração de mercado pós-leilão, e possíveis abusos de poder dominante derivados, conforme pontuado nos vários estudos e contribuições da primeira audiência pública realizada em 2022.

74. Após o leilão, teremos quatro terminais de contêineres na região que, hipoteticamente, poderiam ser administrados por quatro grupos econômicos distintos, aumentando-se a variedade de prestadores de serviços portuários e a concorrência no mercado de carga containerizada, o que implicaria num possível aumento do leque de serviços portuários disponíveis aos usuários (inciso IV, artigo 3º, da Instrução Normativa SRE nº 12/2024).

75. Em contraste com a objetividade e verificabilidade da concorrência no certame licitatório, as características concorrenciais após o arrendamento carecem de tais atributos. Os problemas concorrenciais que se manifestam no decurso de décadas subsequentes aos arrendamentos portuários podem ostentar elevada complexidade e dificuldade de remediação, exigindo intervenções de maior envergadura por parte da ANTAQ, do CADE ou do Poder Judiciário. Saliente-se a morosidade e o elevado custo inerentes a tais intervenções, as quais frequentemente se prolongam em litígios extensos, em virtude de sua complexidade intrínseca e da imperiosa observância dos princípios do devido processo administrativo ou legal.

76. Dessa feita, por conta dos riscos de possíveis problemas concorrenciais encontrados na primeira Audiência Pública nº 06/2022, a ANTAQ sugeriu a inserção de remédios no edital de licitação e no contrato de arrendamento (vide SEI nº [1741001](#); minuta de edital[18], cláusula 12.3 da Seção III; e [1741004](#), minuta de contrato de arrendamento[19]; cláusula 7.1.2.3.1 a 7.1.2.3.3; inseridos no processo nº 50300.023843/2021-19). **Não obstante, destaca-se que os remédios previstos após a Audiência Pública nº 06/2022 não foram inseridos nas minutas constantes da presente Audiência Pública nº 02/2025.** Justifica a CPLA a não inclusão, neste momento, dos remédios sugeridos pelo Parecer Técnico nº 1/2022/GT-ODSE-004-22-DG (grifo nosso):

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

4.58. Tanto em relação à vedação de formação de Consórcio entre empresas armadoras (22.14 e subsequentes - minuta de Edital) quanto em relação às cláusulas referentes aos remédios comportamentais (7.1.2.3 e subsequentes), resalto que estes foram vislumbrados em um contexto concorrencial bem diverso do atual, como se mostrou acima.

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

77. O empreendimento denominado Tecon Santos 10 apresenta-se como o principal projeto do setor portuário santista com potencial de alterar a concorrência na região por décadas. Diante desse panorama, a modelagem adequada do processo licitatório concernente ao Tecon Santos 10, com o objetivo precípuo de fomentar a concorrência intraportuária pós-leilão, afigura-se como a via mais promissora para a geração de benefícios econômicos suscetíveis de serem compartilhados com os usuários dos serviços portuários.

78. No que tange às **barreiras à entrada**, cumpre ressaltar que, em 2022, o CADE[20] enfatizou que, incluindo-se nas análises concorrenciais os acordos de VSA e SCA, **eventual ampliação da capacidade de determinado grupo econômico e/ou outorga de área a qualquer de seus acionistas poderia implicar no direcionamento de volume extremamente relevante da demanda para terminal próprio. Cumpre aguardar a análise concorrencial da ANTAQ para averiguarmos se houve mudança substancial nos cenários para a região.**

79. Em que pese à limitação ao aumento da variedade de prestadores de serviços (inciso I, art. 3º da Instrução Normativa SRE nº 12/2024) e a possível limitação no leque de serviços portuários oferecidos (inciso IV, artigo 3º, da Instrução Normativa SRE nº 12/2024), a vedação da adjudicação para **operadores individuais** já constituídos no Complexo Portuário de Santos não foi aventada como solução de problemas concorrenciais nem pela ANTAQ, nem pelo CADE no ano de 2022.

80. Ambas as autarquias sugeriram soluções menos drásticas à vedação de participação de determinadas empresas, através de remédios comportamentais que deveriam ser inseridos no contrato de arrendamento e no edital de licitação. Não obstante, o grupo de trabalho da ANTAQ em 2022 havia manifestado posicionamento favorável à vedação de consórcio entre operadores portuários constituídos ou seus sócios. Conforme mencionado no item 77 acima, tais remédios não foram reproduzidos nas minutas de edital e contrato de arrendamento apresentados na presente Audiência Pública nº 02/2025. Esta Secretaria aguarda a conclusão da nova análise concorrencial para verificar o desdobramento do processo pré-licitação e se a inserção de

remédios no edital e no contrato de arrendamento ou mesmo vedação de consórcio seriam ações a serem consideradas pelo poder concedente.

81. No que tange a processos de verticalização no setor portuário com aumento significativo de poder de mercado, dentro da própria Lei nº 12.529, de 2011, reforçamos o que dispõe o art. 88, §6º, acima já mencionado, sobre as situações em que, em atos de concentração de mercado sejam atendidos os objetivos constantes no dispositivo legal acima citado.

82. Embora não se esteja, *in casu*, a analisar um ato de concentração propriamente dito, os princípios insculpidos no artigo 88 da Lei nº 12.529/2011 podem ser utilizados como norte para a análise dos possíveis cenários concernentes à estrutura concorrencial que se delineará após a realização do certame licitatório.

83. Verifica-se que os argumentos dos defensores de uma concorrência livre na licitação do Tecon Santos 10 convergem fundamentalmente para os objetivos do inciso I, §6º, do art. 88 da Lei nº 12.529/2011. Certamente que os ganhos de escala e eficiência, e demais benefícios oriundos de adjudicação para os terminais já constituídos, ou seus sócios, ensejariam o alcance de parte dos objetivos insculpidos nas alíneas “a” a “c” do inciso I. Não obstante, é importante assinalar que, **dentro dos princípios extraídos do art. 88, aumentos de poder dominante são benéficos socialmente quando forem verificadas conjuntamente as regras tanto do inciso I e do inciso II.**

84. Importa ressaltar que o cenário concorrencial no Complexo de Santos se alterou com a entrada da CMA CGM na Santos Brasil S.A. e o fim da 2M Alliance (aliança global entra a Maersk e MSC). Tal fato foi bem delineado ao longo das análises elaboradas pela Nota Técnica nº 4/2025/CPLA:

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

85. Mesmo com as mudanças no cenário de parcerias globais e na estrutura societária dos terminais do Complexo Portuário de Santos, a CPLA foi bastante cautelosa, ciente das dificuldades do processo licitatório em questão (grifo nosso):

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

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

86. Ainda que considere importantes as mudanças estruturais derivadas da alteração societária da Santos Brasil S.A. e o desfazimento da Alliance 2M, esta Secretaria ainda observa com cautela os riscos inerentes ao excesso de concentração de mercado em estruturas verticalizadas no Complexo Portuário de Santos, em específico no que tange à adjudicação do arrendamento à terminais de carga containerizada já constituídos.

87. Mesmo que as contribuições e estudos relacionados à matéria concorrencial sejam do ano de 2022, destaque para o Parecer Técnico nº 1/2022/GT-ODSE-004-22-DG, acredita-se que as condições e cenários atuais não sejam muito distintos aos do passado recente, fato a ser verificado após a análise concorrencial da ANTAQ solicitada para a Audiência Pública nº 02/2025.

88. Importa ressaltar que, mesmo que a Msc e a Maersk tenham desfeito a Alliance 2M, a Msc continuará em sua *joint venture* junto a Maersk no Brasil Terminal Portuário S.A.

89. No que se relaciona à menção do desfazimento da Alliance 2M ter o condão de propiciar maior concorrência entre os armadores no Complexo Portuário de Santos, importa verificar a reconfiguração das alianças ventiladas na mídia em passado recente[21]. As três principais alianças internacionais reúnem atualmente os 10 principais armadores globais. Tais alianças representam mais de 80% do mercado global de transporte de contêineres, dados de março de 2025[22]. Destaca-se que a Msc, por enquanto, não faz parte de nenhuma das principais alianças.

2017		
Alliance 2M	Ocean Alliance	The Alliance
MSC	CMA CGM	ONE
Maersk	Cosco	Hapag Lloyd
	OOCL	Yang Ming
	Evergreen	HMM

2025		
GEMINI	Ocean Alliance	Premier Alliance
Maersk	CMA CGM	ONE
MSC	Cosco	Yang Ming
Hapag Lloyd	OOCL	HMM
	Evergreen	

Fonte: Datamar/Elaboração própria

90. Com o fim da aliança global entre a Msc e Maersk, a armadora dinamarquesa formou nova parceria, agora com a Hapag Lloyd, constituindo a aliança GEMINI.

91. A Hapag Lloyd é um armador atuante em Santos e com representativa participação no DP World e Santos Brasil. Supondo-se verdadeira a assertiva 3.11 do Parecer Técnico nº 1/2022/GT-ODSE-004-22-DG, de que as alianças tendem a atracar em terminais pertencentes a grupos econômicos integrantes da aliança, talvez a GEMINI possa levar a uma concentração ainda maior do mercado do que a aventada em 2022, fato que talvez possa ser verificado na análise concorrencial da ANTAQ.

92. Diante do exposto, esta Secretaria entende que os riscos à concorrência intraportuária ainda podem estar presentes no processo de licitação do Tecon Santos 10. **Não obstante, o posicionamento definitivo acerca da matéria em questão somente poderá ser formalizado após o detido escrutínio das conclusões da análise concorrencial solicitada pelo MPOR por meio do Despacho nº 53/2025/DNOP-SNP-MPOR/SNP-MPOR.**

V - DAS CONCLUSÕES

93. Este parecer apresentou considerações sobre a minuta de edital e de contrato, bem como seus anexos, sobre as questões concorrenciais envolvendo o arrendamento e sobre o EVTEA, que subsidiam o processo de licitação para arrendamento do Tecon Santos 10, discutido no âmbito da Audiência Pública nº 02/2025 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).
94. A presente análise não identificou na documentação analisada a existência de quaisquer aspectos anticoncorrenciais injustificados. Entretanto, o posicionamento definitivo desta Secretaria acerca do processo de arrendamento em questão somente poderá ser formalizado após tomar conhecimento das conclusões da análise concorrencial a ser elaborada pela setorial técnica da ANTAQ.
95. Assim, destacamos algumas recomendações atinentes ao presente processo de arrendamento do Tecon Santos 10:
- I – Considerar no estudo de análise concorrencial os possíveis efeitos da entrada da CMA CGM na Santos Brasil S.A., do fim da 2M Alliance e da constituição da aliança entre a Maersk e Hapag Lloyd (GEMINI), tendo em vista todo o histórico de debates concorrenciais envolvendo o arrendamento do Tecon Santos 10.
- II - Revisar o Programa Carbono Sustentável a fim de incorporar as regras e os mecanismos de compensação de emissões trazidos pela Lei nº 15.042, de 11 de dezembro de 2024, que instituiu o Sistema Brasileiro de Comércio de Emissões de Gases de Efeito Estufa (SBCE), considerando os elementos apontados neste parecer; e
- III - Avaliar a possibilidade de inclusão, na cláusula 16 da minuta de contrato, de seguros para cobertura de risco de danos ambientais que possam ser causados por eventos ordinários ou extraordinários, acidentes e não conformidades ambientais durante as obras, tendo em vista a responsabilidade civil objetiva prevista na legislação brasileira, considerando a disponibilidade deste tipo de seguro no mercado nacional e eventuais reequilíbrios econômico-financeiros derivados de seus custos.
96. Solicitamos ainda esclarecimentos quanto ao seguinte ponto:
- O inventário de emissões previsto no Programa Carbono Sustentável possui as finalidades exclusivas de: (i) induzir a implementação de um plano de mitigação de emissões de GEE; e (ii) - produzir informações sobre a pegada de carbono no setor portuário, ou há intenção de solicitar a compensação das emissões inventariadas?
97. A análise desenvolvida neste documento decorre das atribuições da Secretaria de Reformas 102. Econômicas (SRE) na promoção da concorrência e de outros incentivos à eficiência econômica dos mercados de bens e serviços, conforme Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, e Decreto nº 11.159, de 1º de agosto de 2022.
98. Por fim, sugerimos que após a conclusão dos estudos concorrenciais sobre a licitação do Tecon Santos 10, seja avaliado pela Antaq a reabertura da Audiência Pública relativa ao assunto, atendendo ao disposto no art. 9º da Lei nº 13.848, de 2019, para que possam ser feitas eventuais contribuições de todos os agentes envolvidos em tema relevante para a elaboração do Edital e Contrato de arrendamento.

[1] Audiência Pública nº 02/2025, de 21/02/2025. Disponível em: <<https://web3.antaq.gov.br/Sistemas/LeilaoInternetV2/PaginaPrincipal.aspx>>.

[2] Lei nº 12.815, de 05/06/2013. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/l12815.htm>.

[3] Decreto nº 8.033, de 27 de Junho de 2013. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/decreto/d8033.htm>.

[4] Lei nº 10.233, de 05/06/2001. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10233.htm>.

[5] Lei nº 14.133, de 01/04/2021. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2021/lei/l14133.htm>.

[6] Lei nº 9.987, de 13/02/1995. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8987cons.htm>.

[7] Audiência Pública nº 06/2022. Disponível em: <https://sei.antaq.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?9LibXMqGnN7gSpLFOOgUQFzIRouBJ5VnVL5b7-UrE5RvDb_aM27sdaqAgCa6geaLfUsAf_debUJUabx5yLEefdagVrNtvdW6rqaa_CISMEbAnVS7K-tkVoKnodNA3Yuvv>.

[8] Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto Organizado de Santos. Disponível em: <https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/transporte-aquaviario/planejamento-portuario/plano-de-desenvolvimento-e-zoneamento-pdz/arquivos-pdz/pdz_brssz_julho_2020.pdf>.

[9] Ofício nº 451/2024/SNP/MPOR. Disponível em: <https://sei.antaq.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?9LibXMqGnN7gSpLFOOgUQFzIRouBJ5VnVL5b7-UrE5T3ljb1llvVW3HfZzss6GNa0GHa6aNQ_kivr16Ytq15taLXZWTky5SgkikMHwCw3VfPy3uwW5QYjWDkqp5d8d>.

[10] Nota Técnica nº 7/2025/CGMO-DNOP-MPOR/DNOP-SNP-MPOR/SNP-MPOR. Disponível em:

<https://sei.antaq.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?9LibXMqGnN7gSpLFOOgUQFzIRouBJ5VnVL5b7-UrE5Seou2adND3YwIVtCERKq1AHg9s6wppw-hFUZ10J1uBKrvNyLM3NMeGGgeW3xZBdpKVEZCl4LdVCFswO46m2aH>.

[11] Guia de Avaliação da Concorrência da Ocde. Disponível em: <https://www.oecd.org/pt/publications/2015/06/competition-assessment-toolkit-principles-version-3-0-volume-i_7962d89a.html>.

[12] Instrução Normativa (IN) SRE/MF nº 12, de 17/12/2024. Disponível em: <<https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/instrucao-normativa-sre/mf-n-12-de-17-de-dezembro-de-2024-602964526>>.

[13] Instrução Normativa (IN) SEAE nº 111, de 05/11/2020. Disponível em: <<https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/instrucao-normativa-seae-n-111-de-5-de-novembro-de-2020-286706982>>.

[14] Parecer Técnico nº 1/2022/GT-ODSE-004-22-DG. Disponível em: <https://sei.antaq.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?9LibXMqGnN7gSpLFOOgUQFzIRouBJ5VnVL5b7-UrE5Q-fVIE2YX2oJnOgD99jemlCDz7Ka25SYJYvpiJPCBQINwzHcW7Ql7IeJS9dvWR49pK6WaB3JmhUj7ehjnfV>.

[15] Nota Técnica nº 4/2025/CPLA. Disponível em: <https://sei.antaq.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?9LibXMqGnN7gSpLFOOgUQFzIRouBJ5VnVL5b7-UrE5QBXFtIFXKWajExppuNkg8MvsDH7WnKmh71d6PtBTsagOMcnEFtu0oXjVlWNe19F8iGw6XsJdF5pyWP3_oU6ULA>.

[16] *Port Reform Toolkit*. Disponível em: <<https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/library/port-reform-toolkit-ppiaf-world-bank-2nd-edition>>.

[17] Os **VSA**s e **SCA**s são tipos de acordos operacionais. O Slot Charter Agreement (SCA) refere-se a quando um transportador combina ocupar/alugar parte do espaço da embarcação de outro transportador, acordo que é feito para número limitado de embarcações, serviços e portos. O Vessel Sharing Agreement (VSA) trata-se de um amplo acordo entre os transportadores, em geral um consórcio, que coordena a quantidade de navios, tamanho, tipo, escalas, portos etc.

[18] Minuta de Edital. Disponível em: <https://sei.antaq.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?9LibXMqGnN7gSpLFOOgUQFzIRouBJ5VnVL5b7-UrE5QEkB9_me705-D-rA6xMtkAsN1pG5CT8wOoGR1jctjCd3eH8YrO9RINZbOW-2EUTRcdQdqeYl79oZYWEajrXe>.

[19] Minuta de Contrato de Arrendamento. Disponível em: <https://sei.antaq.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?9LibXMqGnN7gSpLFOOgUQFzIRouBJ5VnVL5b7->.

[20] Nota Técnica nº 10/2022/CGAA3/SGA1/SG/CADE. Disponível em: <https://sei.antaq.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?9LibXMqGnN7gSpLFOOgUQFzIRouBJ5VnVL5b7-UrE5QGuMULLHizkHnLzS-ePe8Had2FDvlEj8qQs13aYo3xPPBwVeVRhQueh3WaLzHEo7rc9L1POD9axby5AjsT1X4dm>.

[21] Site Datamarnews. Disponível em: <<https://www.datamarnews.com/pt/noticias/a-recomposicao-das-aliancas-de-navegacao-em-2025/>>.

[22] Alphaliner Top 100. Disponível em: <<https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/>>.

FREDERICO FELIPE MEDEIROS

Coordenador

MAURO RODRIGUES SANJAD

Coordenador Geral de Transportes e Saneamento

GUSTAVO HENRIQUE FERREIRA

Subsecretário de Acompanhamento Econômico e Regulação



Documento assinado eletronicamente por **Frederico Felipe Medeiros, Coordenador(a)**, em 24/03/2025, às 14:37, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Mauro Rodrigues Sanjad, Coordenador(a)-Geral**, em 24/03/2025, às 14:50, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Gustavo Henrique Ferreira, Subsecretário(a)**, em 24/03/2025, às 15:08, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.economia.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **49471796** e o código CRC **270C58F7**.