



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Diretoria-Geral - DG

DESPACHO

Às Diretorias da ANTAQ

Assunto: Análise das contribuições recebidas na Audiência Pública ANTAQ nº 06/2022, referente ao procedimento de licitação para o arrendamento de instalação portuária localizada no Porto Organizado de Santos denominada Tecon Santos 10 - Ad Referendum.

1. Trata-se de análise das contribuições de Audiência Pública visando o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos, relativos à realização de certame licitatório para o arrendamento de instalação portuária localizada no interior da poligonal do Porto Organizado de Santos, destinada à movimentação e armazenagem de carga-geral e carga-geral containerizadas, denominada **Tecon Santos 10**.
2. Após regular instrução dos autos, esta Agência deliberou acerca da autorização para a realização do procedimento de Consulta e Audiência Públicas nos termos da Deliberação-DG 14/2025 (SEI 2482887).
3. Ato seguinte, sob o rito de *ad referendum* da Diretoria Colegiada, foi publicado o Aviso de Audiência Pública 02/2025 (SEI 2482898) estabelecendo que, pelo período de 21/02/2025 a 24/03/2025, a ANTAQ estaria recebendo as correspondentes contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento das minutas jurídicas e técnicas (edital de licitação, contrato de concessão, documentos técnicos e seus respectivos anexos). O ato foi referendado por meio do Acórdão 136-2025-ANTAQ (SEI 2489667), de 06/03/2025.
4. Em 28/02/2025, o Diretor-Geral Substituto proferiu a Deliberação-DG 15/2025 (SEI 2490627), para estabelecer a data da audiência pública, os procedimentos e a dinâmica a ser adotada para aquela ocasião.
5. Por meio do Registro de Consulta e Audiência Públicas 02/2025 (SEI 2517288), a Divisão de Reuniões de Diretoria e Consultas Públicas (DRCP) registrou os participantes da audiência pública presencial, assim como a quantidade de contribuições recebidas. Foram recebidas no Sistema SCLA 513 contribuições além de 45 documentos complementares por meio do correio eletrônico anexo_audiencia022025@antag.gov.br, conforme consta no Relatório nº 3/2025/DRCP/SGE (SEI 2517288).
6. O Relatório das Contribuições Recebidas na Audiência Pública 02/2025 foi juntado aos autos (SEI 2520222), assim como publicado no sítio da ANTAQ na página referente ao processo licitatório da área denominada Tecon Santos 10. Do total de contribuições a maioria fez menção à modelagem do terminal (EVTEA), tais como projetos, valores de custos e de investimento (321), parcela importante das contribuições abordaram questões concorrenciais (aproximadamente 12%) e 115 contribuições foram referentes às regras da licitação do contrato presentes nas minutas de Edital e Contrato.
7. Em linhas gerais os principais pontos questionados podem ser resumidos da seguinte forma:

a) **EVTEA - valores econômicos do projeto:** considerações sobre os valores do arrendamento, valores da MME, valores de arrendamento variável considerando diferenciação entre cargas de *gateway* e cargas de *transshipment*;

b) **EVTEA – engenharia e projeto:** preocupações com os acessos terrestres ao terminal, obrigatoriedade ou não de construção do ramal ferroviário interno, investimentos em pátio regulador, e capacidade superestimada do terminal. Também foi alegado a adoção de valores subestimados de investimentos, custos operacionais e custos ambientais;

c) **EVTEA – demanda:** questões sobre a obrigatoriedade de manter a operação de carga-geral e Ro-Ro no terminal, assim como a projeção de demanda para cargas geral;

d) **Edital - questões concorrenciais:** foram apresentadas teses sobre a garantia da manutenção do ambiente concorrencial, com sugestões sobre a necessidade, ou a desnecessidade, de inclusão de restrições à participação de empresas, verticalizadas e não verticalizadas, assim como a possível inserção de "remédios" comportamentais no edital e contratos para inibir eventual prática anticoncorrencial; e

e) **Edital e contrato - regras sobre o processo licitatório:** regras de integralização de capital, matriz de riscos, riscos ambientais, regras do leilão e necessidade de nova audiência pública.

8. Em atendimento à determinação constante do item 3.2 da Deliberação-DG 14/2025, concomitante à realização da consulta pública e da coleta de contribuições, a Secretaria Especial de Licitações de Concessões (SELC) encaminhou os autos à Superintendência de Regulação (SRG) **para revisão da análise concorrencial** e manifestação sobre eventuais critérios de vedação à participação de agentes econômicos na licitação (SEI 2489506).

9. Em atendimento, a Gerência de Regulação Portuária (GRP), da Superintendência de Regulação (SRG), elaborou a **Nota Técnica 51/2025/GRP/SRG (SEI 2532553)** para analisar os riscos concorrenciais e as implicações regulatórias associadas ao processo licitatório do terminal Tecon Santos 10. A Nota Técnica supra **concluiu por existir possíveis riscos decorrentes de concentrações ou restrições de mercado e apresentou possíveis medidas que assegurariam condições mais favoráveis à eficiência econômica, à competitividade e o incentivo à indústria nacional na utilização dessa infraestrutura portuária.**

10. Em breve síntese, a análise empreendida pela setorial de regulação na Nota Técnica 51/2025/GRP/SRG (SEI 2532553) avalia a tensão entre a atratividade econômico-financeira do leilão e a necessidade de preservar um ambiente competitivo sustentável, mitigando práticas anticompetitivas decorrentes de integrações verticais entre operadores portuários e armadores. A análise concorrencial avaliou cenários e discutiu alternativas regulatórias para evitar que a competição imperfeita prejudique o mercado estudado. Três alternativas foram discutidas:

1. Proibição total da verticalização: que embora evite discriminações pelo novo arrendatário, reduziria a atratividade de investimentos e eficiências econômicas associadas à demanda firme;

2. Restrição a incumbentes verticalizados (participantes do Leilão, individualmente ou em Consórcio, que sejam titulares de contrato ou possuam qualquer participação societária no Mercado de Movimentação de Contêineres no Complexo Portuário de Santos, bem como suas respectivas coligadas ou integrantes do mesmo Grupo Econômico): que limitaria a concentração no mercado, mas poderia afastar *players* qualificados e gerar litígios administrativos ou judiciais; e

3. Limitação de *market share* com a participação condicionada à devolução de ativos: que exigiria a transferência de contratos ou controle societário de

terminais existentes, mitigando concentração física, porém com complexidade operacional e custosidade regulatória.

11. Argumentando que o êxito da licitação não deve ser medido apenas pelo valor financeiro arrecadado, mas pela configuração concorrencial pós-leilão, o estudo produzido pela setorial técnica recomendou:

i) Priorizar a entrada de novos operadores para ampliar a contestabilidade do mercado; e

ii) Considerar medidas mitigadoras híbridas, como restrições parciais a incumbentes aliadas a compromissos de investimento e eficiência.

12. O Gerente de Regulação Portuária (GRP), por sua vez, ao exercer o controle hierárquico superior, concordou com a análise realizada e posicionou-se pela adoção da opção de permitir verticalização, mas proibir os atuais incumbentes de participarem do leilão, consoante manifestação trazida no Despacho GRP nº 2535809.

13. No entanto, o Gerente chamou atenção quanto aos potenciais pontos negativos de se impedir integralmente a participação dos atuais incumbentes do Porto de Santos, em especial: i) a perda de capacidade técnica e expertise dos atuais agentes econômicos incumbentes na administração do novo ativo; e ii) diminuição da concorrência pelo mercado.

14. Em relação à perda de capacidade técnica e expertise dos atuais agentes econômicos incumbentes na administração do novo ativo, o titular da Gerência de Regulação Portuária argumentou que os requisitos técnicos e jurídicos previstos no edital do certame já possuem o condão de minimizar tal situação, sendo improvável a assunção de agente econômico desprovido da expertise necessária para gerir o novo ativo, ainda mais considerando a possibilidade de participação de um novo transportador marítimo no certame.

15. No que se refere à diminuição da concorrência pelo mercado, ou seja, no momento do leilão, de forma a minimizar esse risco, apresentou como solução a realização do certame em duas etapas, assim definidas:

Etapa 1: não permitir a participação dos atuais incumbentes do Porto de Santos. Poderiam participar dessa fase do certame agentes econômicos que atendessem os requisitos do edital, mesmo armadores, que não possuem ativos portuários no porto. Em caso de licitação deserta, seria realizada a segunda etapa do leilão.

Etapa 2: participação geral, inclusive dos atuais incumbentes do Porto de Santos, desde que estes, na hipótese de sagrarem-se vencedores do certame, promovam, até a assinatura do novo contrato, o desinvestimento dos ativos que atualmente exploram, mediante transferência do controle societário ou transferência de titularidade do próprio arrendamento portuário, conforme o caso.

16. Ao tempo em que apresentou sua concordância com a análise realizada pela GRP, o Superintendente de Regulação encaminhou os autos à Comissão Permanente de Licitação de Arrendamentos Portuários da ANTAQ - CPLA para análise e adoção das providências cabíveis, com a proposta de realização do certame licitatório em duas etapas, conforme Despacho SRG nº SEI 2538209.

17. A seguir, a CPLA passou a analisar as contribuições recebidas e propôs respostas e o devido encaminhamento das questões recebidas na Audiência Pública, nos termos da **Nota Técnica 21/2025/CPLA** (SEI 2556338).

18. A Comissão destacou que as contribuições foram apreciadas de forma coordenada entre ANTAQ, a Secretaria Nacional de Portos do Ministério dos Portos e Aeroportos (SNP/MPor) e a Infra S.A., tendo em vista que o projeto de arrendamento envolve um trabalho conjunto entre as instituições, dadas as respectivas competências.

19. Desta forma, durante o período de avaliação das contribuições da audiência pública, o projeto sofreu alterações incorporadas na nova versão dos estudos, denominada "rev.03" (SEI 2547851), encaminhada pela SNP/MPor por meio do Ofício nº 272/2025/SNP-MPOR (SEI 2547842).

20. As alterações propostas nessa revisão do projeto foram listadas na *Nota Técnica 12/2025/COPAQ2-INFRASA/SUPAQ-INFRASA/DIPLAN* (SEI 2547849). As principais mudanças incorporadas, resumidas por seção, são:

- **Estudo de Mercado:** foram atualizadas as projeções de movimentação de cargas containerizadas e gerais com base em dados de 2024 do Anuário Estatístico da ANTAQ. Incluíram-se tabelas com histórico e tratamento estatístico de carga geral;
- **Engenharia:** o *Capex* foi revisado. O número de *Terminal-Tractors* (TT) foi ampliado. A obrigação de pagamento de outorga inicial para o terminal de passageiros no Valongo foi substituída por investimentos diretos pelo Tecon Santos 10 na infraestrutura do futuro terminal de passageiros, constituindo-se em um píer (17.854 m²) e laje (35.097 m²). A capacidade do terminal foi ajustada para 3,25 milhões de TEU/ano e 91 mil toneladas/ano de carga geral, com parâmetros como consignação média (1.393 unidades/navio) e prancha média (85 unidades/hora) revisados para 2024;
- **Operacional:** os ajustes incluíram novos valores de salários e encargos, aumento do número de funcionários e atualização do custo do leilão. O valor de indenização a ser pago ao arrendatário anterior (Ecoporto) foi revisado de R\$ 163,04 milhões para R\$ 307,49 milhões. Custos variáveis também foram ajustados;
- **Financeiro:** A receita média por TEU foi fixada em R\$ 783,05, com base nas demonstrações financeiras de Santos Brasil, BTP e DP World. Um desconto de 50% foi aplicado ao arrendamento variável de contêineres de transbordo e remoção. A remuneração inicial da Autoridade Portuária (R\$ 1,19 bilhão) foi eliminada, com custos do terminal de passageiros incorporados ao *Capex* do arrendamento.
- **Ambiental:** adicionou-se o Relatório Ambiental Preliminar (RAP) ao licenciamento devido ao terminal de passageiros. Os custos de compensação ambiental também foram aumentados e medidas mitigadoras do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) foram inseridas (R\$ 5,79 milhões); e
- **Jurídico:** foram propostas alterações nas minutas de edital e contrato com ajustes no valor da garantia de proposta, capital social mínimo e ressarcimento ao antigo arrendatário (R\$ 307,49 milhões). Foi incluído o Plano de Transferência Operacional (PTO) para transição segura das operações, e a obrigação de pagamento inicial à Autoridade Portuária foi excluída.

21. Além disso, por meio do Ofício nº 297/2025/SNP-MPOR (SEI 2555405), a Secretaria Nacional de Portos também encaminhou formalmente respostas às contribuições recebidas na Audiência Pública que demandaram análise e posicionamento do Poder Concedente.

22. Ato contínuo, conforme consubstanciado na Nota Técnica nº 21/2025/CPLA (SEI 2556338), a CPLA discutiu pormenorizadamente cada um dos principais temas questionados durante o processo de Audiência Pública e apresentou proposição de encaminhamento e respostas aos questionamentos com as devidas justificativas para a necessidade ou não de alterações no projeto em função das contribuições recebidas.

23. Após a aprovação unânime dos membros da comissão de licitação das respostas formuladas em face das contribuições recebidas na Audiência Pública, os autos foram encaminhados à apreciação e deliberação deste Diretor Relator, nos termos do Despacho CPLA (SEI 2563896), conforme consta da Ata de Reunião da CPLA 2564614.

24. Verifica-se que a CPLA também juntou aos autos a **Planilha de Contribuições Respondidas - TECON 10 - restrita** (SEI 2555163).

II

25. Superada a contextualização das análises empreendidas, conforme acima relatado, **passo a analisar o mérito desta fase interna.**

26. A implementação do atual marco regulatório para o setor portuário nacional levada a efeito pela Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e pelo Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, fixou competência para esta Agência Reguladora conduzir o procedimento licitatório de concessões de portos organizados, ficando a cargo do Poder Concedente celebrar os contratos, nos termos do que dispõe o § 2º do art. 6º e o art. 16 da Lei nº 12.815, de 2013:

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.

[...]

§ 2º Compete à Antaq, com base nas diretrizes do poder concedente, realizar os procedimentos licitatórios de que trata este artigo.

27. O arrendamento Tecon Santos 10 foi projetado em área localizada na região do Saboó, na margem direita do Porto de Santos, região que foi tradicionalmente ocupada por diferentes arrendatários, que movimentavam contêineres, veículos e outras cargas gerais. Nesse novo projeto do Tecon Santos 10, o Poder Público decidiu pela consolidação dessa área para movimentação de contêineres e, subsidiariamente, carga-geral.

28. Atualmente, o espaço ocupado pela região do Saboó alcança cerca de 423 mil metros quadrados e 1,3 km de cais. O futuro Tecon Santos 10, com área total de cerca de 621.975 m², incluindo a faixa de cais e retroárea, resultará da agregação das áreas existentes na região do Saboó e da expansão do pátio até a nova estrutura de cais, que será construída na anteguarda do cais atual, avançando o terminal na direção norte.

29. Inicialmente o terminal Tecon Santos 10 foi dimensionado para atender a capacidade operacional de 3,5 milhões TEUs/ano. Os estudos iniciais previram que a implantação e ocupação total da área ocorreria em três fases, de forma a manter a operação de contêineres contínua durante toda a vigência do contrato com a realização de investimentos estimados na ordem de R\$ 5,6 bilhões.

30. O projeto então sofreu alterações pontuais e algumas destas características foram alteradas. A capacidade do terminal foi ajustada para 3,25 milhões de TEU/ano, além da inclusão de capacidade para transportar 91 mil toneladas/ano de carga geral e o investimento total estimado foi ampliado para R\$ 6,45 bilhões, principalmente pela inclusão de obras fora da área do arrendamento no projeto.

31. Ressalta-se que o prazo contratual previsto para a área de arrendamento é de 25 (vinte e cinco) anos, com início da vigência previsto para o ano de 2026 e término em 2050.

III

32. Conforme evidenciado nos autos, a Audiência Pública 2/2025-ANTAQ teve seus regulares trâmites concluídos, voltados a obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento das minutas técnicas e jurídicas referentes ao certame licitatório em análise.

33. Durante o procedimento, foram recebidas o expressivo quantitativo de 513 contribuições, o que demonstra a ativa participação social e a eficácia do sistema de publicização dos atos da administração pública e da gestão participativa.

34. Ressalto que a análise das contribuições públicas pela CPLA foi realizada por meio da **Nota Técnica nº 21/2025/CPLA** (SEI 2556338), sendo todas devidamente respondidas (SEI 2555162).

35. Nesse ponto, reitera-se que as análises e respectivas respostas às contribuições foram realizadas de forma coordenada entre a ANTAQ, SNP/MPor e Infra S.A., tendo em vista o procedimento

de arrendamento portuário em questão envolve trabalho conjunto entre os entes envolvidos, à luz de suas competências.

36. No que tange ao mérito das contribuições, majoritariamente referem-se a questões relativas aos estudos de engenharia, custos de investimento e de operação projetados; à verticalização e concorrência com outros terminais; acessos terrestres e demanda de carga geral. Quanto a esses aspectos, a CPLA promoveu esclarecimentos ou indicou alterações nos estudos decorrentes das manifestações públicas, com os quais concordo em essência, restando necessário, entretanto, esclarecer alguns pontos e apresentar eventuais necessidade de alterações, o que passo a fazer a seguir.

IV

1) Questões Concorrenciais

37. Inicialmente não se pode olvidar que, no caso do denominado Tecon Santos 10, optou o poder concedente por realizar a licitação de novo arrendamento portuário para exploração da área de forma isolada, em detrimento da opção de autorizar que essa área fosse utilizada como expansão de área atualmente arrendada dentro da poligonal do porto organizado de Santos (art. 24 do Decreto nº 8.033/2013).

38. Portanto, sem que haja necessidade de adentrar nos aspectos concorrenciais que serão devidamente abordados e justificados adiante, não parece razoável que se permita que o novo arrendamento portuário seja explorado por incumbente atuante no mercado do complexo portuário de Santos, o que por si só iria de encontro à própria diretriz estabelecida pelo poder concedente.

39. Tal opção reforça a necessidade de que esta Agência Reguladora observe de forma pormenorizada os aspectos concorrenciais e a diretriz do poder concedente que optou pela não expansão da aludida área para áreas de arrendamento contíguas. Tanto assim que, conforme consta do Despacho Decisório nº 6/2025/SNP-MPOR (SEI 2464456), o projeto retornou a esta ANTAQ com determinação expressa do MPOR para que a análise concorrencial fosse revisada, o que foi devidamente cumprido

40. Ademais, as questões concorrenciais já vinham sendo abordadas por esta Agência Reguladora quando deliberou-se fases do então STS10, haja vista as previsões na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que criou a Agência e a incumbiu de zelar pela concorrência e pelo *interesse público* em licitações de infraestruturas portuárias, bem como considerando o decurso de prazo entre a análise anteriormente realizada, e o atual cenário concorrencial existente no Porto de Santos.

41. Pois bem. O primeiro aspecto de grande relevância neste projeto diz respeito às questões concorrenciais relativas à possibilidade de atribuição do terminal à incumbente atuante no mercado do complexo portuário de Santos e/ou à empresa ligada a grupo econômico de armadores, em movimento de integração vertical na cadeia logística. Este tema recebeu elevado número de contribuições e merece análise cuidadosa desta Agência.

42. Aqui é importante reiterar que o poder concedente, formulador da política pública, decidiu por não adensar a área do denominado Tecon Santos 10 a um dos incumbentes atuante no mercado do complexo portuário de Santos, optando, assim, por realizar a licitação de novo arrendamento portuário para exploração da área de forma isolada.

43. De forma a avaliar eventuais riscos à concorrência decorrentes da excessiva concentração horizontal do mercado, a análise técnica realizada pela setorial de regulação na Nota Técnica 51/2025/GRP/SRG (SEI 2532553) avaliou seis cenários concorrenciais com base no *Índice Herfindahl-Hirschman* (HHI) e na participação de mercado dos terminais antes e depois da entrada em operação do Tecon Santos 10. A análise técnica abordou os seguintes cenários:

(i) a Joint-Venture BTP vence o certame;

(ii) a TIL ou APM Terminals, vence o certame, renunciando seus ativos na BTP;

(iii) Santos Brasil vence o certame;

(iv) DP World vence o certame;

(v) novo entrante, não verticalizado com armador, vence o certame; e

(vi) novo entrante, verticalizado com armador, vence o certame.

44. Os resultados na análise foram os contidos tabela abaixo:

Tabela 6 - Tabela Comparativa dos Cenários

Cenário	Vencedor	Estrutura	Participação estimada	Variação do HHI	Observações concorrenciais
1	Joint Venture BTP (MSC/TIL + Maersk/APMT)	Verticalizada	58%	+1.220	Elevado risco concorrencial; manutenção de ativos em dois terminais; forte concentração
2	MSC/TIL ou Maersk/APMT (com desinvestimento)	Verticalizada	-34%	-545	Redução da concentração; distribuição mais equilibrada; baixo risco concorrencial
3	Controladores da Santos Brasil (com CMA CGM)	Verticalizada	60%	+855	Forte concentração; superação da metade do mercado; riscos elevados
4	DPW (operador independente)	Não verticalizada	48%	+237	Supera limite recomendável de variação do HHI; risco moderado de concentração
5	Novo entrante (operador independente)	Não verticalizada	34%	-545	Desconcentração efetiva; entrada de novo player independente; estrutura concorrencial mais saudável
6	Novo entrante (armador)	Verticalizada	34%	-545	Sobreposição horizontal similar ao cenário 5, mas com potenciais riscos de fechamento de mercado devido à verticalização

Fonte: Elaboração própria

45. Nestas simulações a setorial de regulação da ANTAQ concluiu que os cenários críticos se dariam em caso de vitória da Joint-Venture BTP ou da Santos Brasil, que resultaria em controle de 60% da capacidade portuária, com aumento significativo do HHI (885 pontos), elevando riscos de poder de mercado unilateral. A DP World, embora sem vínculos com armadores, alcançaria 48% de participação, configurando concentração preocupante. Apontou ainda um cenário benéfico com a entrada de um novo operador não verticalizado que reduziria o HHI em 545 pontos, promovendo desconcentração e maior rivalidade no mercado.

46. Além da concentração do mercado, a questão da verticalização também foi discutida. De forma geral, a verticalização é entendida como a integração de diferentes elos da cadeia logística – desde a armazenagem até o transporte e operação de terminais – sob controle de um mesmo agente econômico. Em outras palavras, a integração vertical é definida como a aquisição ou controle de terminais portuários por operadores de transporte (marítimo, ferroviário ou rodoviário), ou o contrário. Os principais motivadores são a redução de custos operacionais, maior previsibilidade nas operações e garantia de acesso à infraestrutura crítica.

47. Os possíveis efeitos danosos à concorrência decorrentes da possibilidade de integração vertical vem sendo objeto de ampla discussão no setor portuário e marítimo e estiveram presentes nas manifestações apresentadas no processo de participação pública. A principal preocupação manifestada nas contribuições está relacionada à possibilidade de verticalização do Tecon Santos 10 pelos principais armadores que atuam no porto de Santos: Maersk, MSC e CMA-CGM.

48. Por outro lado, sob a perspectiva favorável à verticalização, muitos participantes destacaram que pode *“melhorar a eficiência logística do porto, reduzindo o tempo de operação e otimizando o uso da infraestrutura”*, conforme destacado por um participante. Esse modelo, segundo diversos comentários, incentiva maior comprometimento do operador com o desempenho geral do porto, já que há controle direto sobre mais etapas do processo.

49. Além disso, a verticalização é percebida como um atrativo para grandes investidores. Uma contribuição recebeu observou que *“a segurança jurídica e a possibilidade de operar de forma integrada atraem operadores internacionais de grande porte, capazes de trazer investimentos relevantes para a implantação e operação do terminal”*. Essa lógica sustenta a visão de que a verticalização não apenas melhora a operação logística, mas também reforça a viabilidade econômica do projeto.

50. No entanto, surgiram críticas contundentes sobre os riscos que esse modelo pode representar para a concorrência. Um grupo de contribuintes alertou que *“a verticalização, se não for adequadamente regulada, pode gerar concentração de mercado e práticas discriminatórias”*, prejudicando operadores independentes. O receio manifestado é que um operador verticalizado, ao deter controle sobre a infraestrutura essencial, possa restringir ou dificultar o acesso de terceiros, afetando negativamente a diversidade de serviços e a livre concorrência.

51. O que justifica o forte apelo para o estabelecimento de mecanismos regulatórios claros. Uma contribuição representativa afirmou: “É necessário que a ANTAQ estabeleça diretrizes para garantir a isonomia no acesso às instalações portuárias, evitando o fechamento de mercado”. A ideia de filtros ou salvaguardas para impedir práticas anticompetitivas foi repetida em diferentes contribuições, algumas sugerindo inclusive cláusulas contratuais específicas na modelagem da concessão.

52. Outra sugestão relevante apontou que “a verticalização deve ser acompanhada de indicadores de desempenho e metas regulatórias, de modo que sua eficiência não comprometa a pluralidade de operadores”. Essa visão propõe uma abordagem equilibrada, em que os benefícios operacionais da verticalização sejam aproveitados sem prejudicar o ambiente concorrencial.

53. Então, ainda na Nota Técnica 51/2025/GRP/SRG (SEI 2532553), uma segunda análise foi elaborada para verificar os potenciais efeitos de uma eventual tentativa de fechamento de mercado por parte do vencedor do certame, em uma situação em que um *player*, no caso concreto um armador ou operador de terminal, assume controle sobre outros processos na cadeia de produção.

54. As hipóteses abordadas tratam em especial dos cenários em que um armador vence o certame e pratica o *self-preferencing*, quando direciona toda a sua demanda para seu próprio terminal, deixando os demais terminais sem uma demanda mínima que garanta a continuidade de suas operações. Na Nota Técnica 51/2025/GRP/SRG (SEI 2532553) afirma-se que tais riscos podem ser agravados por arranjos como os *Vessel Sharing Agreements (VSAs)*, que ampliam o direcionamento de cargas para terminais controlados por grupos verticalizados

55. Conforme bem sintetizado pelo estudo, existem três correntes principais de argumentos sobre o tema. A primeira defende a realização da licitação sem restrições à participação de empresas verticalizadas, argumentando que ganhos de eficiência operacional, redução de custos e melhor coordenação de investimentos justificam essa abordagem, além de confiar na capacidade de órgãos reguladores como a ANTAQ e o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) para monitorar condutas pós-leilão.

56. A segunda corrente advoga pela exclusão de grupos econômicos já verticalizados no Porto de Santos, como Maersk, MSC e CMA-CGM, sob o argumento de que sua participação ampliaria riscos de concentração de mercado, prejudicando terminais independentes e reforçando práticas como o *self-preferencing*.

57. A terceira corrente, por fim, propõe a inserção de “remédios” comportamentais no edital e contratos, aliados ao monitoramento contínuo, como forma de equilibrar a competitividade do leilão com salvaguardas contra abusos de poder de mercado.

58. Nesta toada, em sua análise a setorial de regulação da ANTAQ se baseou em decisões recentes do CADE, assim como estudos acadêmicos sobre o tema e delimitou os efeitos anticompetitivos que a integração vertical entre terminais portuários e armadores pode gerar:

(i) *input foreclosure*, quando um terminal verticalizado prioriza exclusivamente seu grupo econômico, limitando o acesso de armadores rivais; e

(ii) *customer foreclosure*, quando um armador direciona toda sua carga para o terminal integrado, esvaziando a demanda de concorrentes.

59. Através de simulações a partir da participação de cada armador e terminal na movimentação de carga no complexo portuário o estudo concluiu que embora seja possível que um armador participante da licitação venha a priorizar o uso do terminal que vier a operar, mesmo em cenários de redirecionamento integral de cargas, a participação de mercado potencial permanece aquém dos limites que indicariam um risco efetivo de fechamento.

60. Como resultado, tanto o Gerente de Regulação Portuária como o Superintendente de Regulação sugeriram permitir verticalização, mas proibir os atuais incumbentes de participarem do leilão, com a realização do certame em duas etapas, nas quais, em um primeiro momento não fosse permitida a participação dos atuais incumbentes verticalizados do Porto de Santos (primeira etapa), os quais poderiam participar do leilão num segundo momento, caso a licitação na primeira etapa restasse deserta,

sob a condição de desinvestimento dos ativos que atualmente exploram caso se saírem vencedores (segunda etapa).

61. **Já adiantando minhas conclusões sobre o tópico, manifesto concordância com a proposta apresentada pela SRG pelos motivos a seguir.**

62. Inicialmente, cumpre-me retomar aqui conclusão de análise apresentada pelo CADE na Nota Técnica 10/2022/CGAA3/SGA1/SG/CADE (SEI 1665646) que, ainda que emitida em momento anterior, sugeriu a **inclusão de mecanismos rigorosos de controle** e que reforcem a repressão a condutas no edital e no contrato de arrendamento, caso não seja limitada a participação de *players* no leilão. Naquela ocasião, onde existia parcela maior de operadores não verticalizados no mercado competitivo, se verificava possíveis riscos ao ambiente concorrencial sendo cogitada a limitação à participação de armadores no leilão.

63. Como consequência, naquele momento, a ANTAQ concluiu por permitir a participação de armadores verticalizados e incumbentes no certame e por incluir **remédios regulatórios** que, apesar do esperado custo regulatório, permitiriam a ampla participação no leilão, conforme se depreende das razões expostas no Voto-DG (SEI 1932117).

64. Porém, diante do cenário atual, e mesmo que os receios sobre questões concorrenciais sejam similares, entendo que a solução desenhada pela ANTAQ na primeira tentativa de licitação deste terminal não deve ser aplicada ao cenário atual. Explico.

65. A inclusão de cláusulas contratuais de monitoramento regular e específico como forma de combater a competição imperfeita traz consigo elevada complexidade regulatória e pode acarretar ineficiências ou até mesmo se mostrarem completamente ineficazes.

66. Monitorar e coibir práticas anticompetitivas em estruturas integradas exige mecanismos sofisticados. Ao se impor regras que garantem a disponibilização do terminal a terceiros em condições claras - prazos, preços e níveis de serviço padronizados - e prever penalidades por descumprimento, este tipo de regra contratual, além dos riscos da inovação, visto que inédito em contratos de arrendamentos portuários no Brasil, acarretará um grande esforço e desenvolvimento de ferramentas específicas que capacitem esta agência a efetivar tais medidas.

67. Além da questão do esforço regulatório concentrado para tratar de um caso específico, é importante salientar que o sistema brasileiro de defesa da concorrência já provê ferramentas para inibir comportamentos anticoncorrenciais (infrações à ordem econômica).

68. A ANTAQ, no exercício de suas atribuições normativas para coibir práticas anticoncorrenciais, atua mediante a regulamentação do acesso não discriminatório a infraestruturas portuárias e hidroviárias, fiscaliza tarifas e preços para evitar abusos de poder econômico, monitora mercados para identificar condutas como cartéis ou monopólios, edita normas técnicas e operacionais para assegurar competição justa. Além disso, também coopera com o CADE e o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência (SBDC), integrando mecanismos de aplicação da legislação antitruste, conforme acordos interinstitucionais e diretrizes estabelecidas em normativas complementares.

69. Diante deste cenário, acredito que a adoção de remédios regulatórios contratuais específicos não seja o melhor caminho para a situação presente.

70. Continuando. Muito se argumentou sobre os benefícios da integração vertical que ocasionaria o incentivo a investimentos e planejamento de longo prazo. Foram citados estudos e relatórios explicitando que a integração vertical é tanto consequência quanto a causa da estruturação atual das redes de transporte marítimo globais, caracterizada pela presença em alguns de seus ramos (*links*) de modelos de transporte e distribuição do tipo "*hub-and-spoke*", o que justifica o gigantismo para os navios de contêineres nas linhas tronco, juntamente com as economias de escala associadas, assim como flexibilidade para as linhas regionais de *feeder*.

71. Junto a este ponto, também foi constantemente citado nos documentos deste processo referência a integração vertical como uma prática consolidada internacionalmente onde a atração de armadores e parcerias nos portos seriam virtuosamente estimuladas.

72. Concordo com estes argumentos, mas é bom delimitar a questão. Estes pontos não são o cerne da discussão aqui travada.

73. Observo que a verticalização sequer é inédita ou recente no setor portuário brasileiro. Muito pelo contrário. Ainda que possa haver riscos que justifiquem monitoramento, controle e repressão a condutas discriminatórias, a própria existência de outros terminais verticalizados, sejam de contêineres (como o caso da BTP e Santos Brasil no Porto de Santos), sejam terminais verticalizados de outras cadeias produtivas, como por exemplo, terminais de minério (Vale, CSN) e terminais de grãos líquidos (Petrobrás e Citrosuco) nunca foi considerada problemática *per se*.

74. O que se discute aqui é o risco da integração vertical no terminal “gerar concentração de mercado e práticas discriminatórias” o que requer maior envolvimento da ANTAQ na regulação do acesso de armadores ao leilão. Sobre este ponto, retomo discussão apresentada pela Superintendência e Regulação na Nota Técnica 51/2025/GRP/SRG (SEI 2532553):

“157. Nesse contexto, não se veda a verticalização entre os segmentos logísticos a montante (navegação) e a jusante (serviço portuário), mas, por outro lado, veda-se que um agente econômico já estabelecido ingresse na competição e sagre-se vencedor, consolidando e ampliando a participação de mercado que lhe confira condições de exercer, de forma unilateral, expedientes extorsivos ou exclusionários.

158. A adoção dessa sorte de medida que proíbe incumbentes de participar do certame pode permitir a adoção do arranjo verticalizado e, ao mesmo tempo, pode afastar o inconveniente da elevação dos graus de concentração em ambos os mercados, de porto e navegação, bem como pode permitir ganhos de escala sem imposição de discriminações ou outras restrições verticais, além de diversificar a quantidade de players no mercado, incorporando novos atores tanto no segmento portuário quanto no segmento de navegação, com possibilidade de incremento de novos contratos e opções logísticas

159. Com essa diversificação de concorrentes, pode-se reduzir o grau de concentração e, ainda, limitar-se as possibilidades de estratégias de discriminação, além de se poder diminuir a sustentabilidade de condutas unilaterais de venda casada, dada a maior possibilidade de desvio de demanda para outro terminal portuário e/ou para outro armador, bem como pela circunstância de que novos entrantes aumentam os custos de implementação de arranjos colusivos, que ostentam alto custo de transação com sua própria manutenção, monitoramento de todas as partes e punições difusas de eventuais desviantes. (grifos no original)”

75. Acredito que a essência da análise concorrencial é garantir o *interesse público* maior, qual seja: dotar o país de melhor infraestrutura com custos menores aos usuários finais. Dadas as circunstâncias atuais do Porto de Santos, concordo com a SRG no sentido que concentrar o mercado que já é concentrado não é a melhor opção. A Superintendência também alega que há atratividade no leilão e que um novo entrante estimulará a concorrência refletindo na atração de mais linhas e no preço dos serviços portuários.

76. A defesa do interesse público e do usuário deve ser o rumo a orientar esta Agência. Santos é um Porto estratégico, que envolve, inclusive, a defesa de interesses nacionais, como a manutenção no país de um mercado exportador e importador, soberania nacional, segurança alimentar e a estratégia do país perante a geopolítica mundial. **A decisão aqui proposta deve levar em conta estas características**, devendo olhar o porto com estratégia para o país.

77. Indo adiante, observo que os argumentos contrários à verticalização discutem a dependência estrutural em cadeias portuárias verticalmente integradas, quando poucos grupos verticais (por exemplo, consórcios MSC/Maersk e CMA-CGM) controlam a maior parte da capacidade de movimentação em um porto, toda a cadeia se subordina às suas decisões estratégicas: alocação de berços, níveis de preços e prioridades operacionais que podem dar preferência a navios próprios em situações de congestionamento, criando longas filas para os demais.

78. Apontou-se que mesmo sem imposições contratuais explícitas de exclusividade, a simples prática de reservar equipamentos, espaços no pátio ou faixas horárias para operações “internas” reduz a disponibilidade efetiva de infraestrutura para concorrentes. A limitação do número de “slots” de atendimento gera um efeito de escassez artificial que encarece o serviço para quem não faz parte do grupo integrado.

79. A juízo desta Relator, estes aspectos foram considerados na análise concorrencial que conclui que a possibilidade de integração vertical no âmbito do leilão do Tecon Santos 10 não configura, por si só, uma ameaça concreta à concorrência, porém o **grau de concentração no mercado relevante** de movimentação de contêineres no Porto de Santos eleva-se de maneira preocupante, caso seja permitida a participação indistinta de grupos econômicos que já possuem ativos de exploração portuária na área do complexo portuário de Santos.

80. Portanto, se faz necessário alternativas regulatórias (editais e contratuais) para mitigar ou evitar a possibilidade de concentração econômica e operacional dos ativos do Tecon Santos 10 com os atuais partícipes no mercado relevante considerado, buscando-se, assim, um equilíbrio necessário e indispensável ao mercado em tela.

81. Defende-se aqui que se inclua ajuste de limites de mercado para um teto de participação de *market share* em movimentação de contêineres em Santos, para novos arrendatários integrados, condicionando exceções à ausência de propostas de entrantes independentes e para que se regulamente detalhadamente quem pode participar de leilões de arrendamento em conjunto (consórcios), exigindo a previsão de medidas estruturais (como venda de ativos ou limitação de contratos de longo prazo).

82. Saliento que este tipo de medida não é inédito nesta Agência Reguladora, quando algum tipo de restrição à participação de licitantes fora incluído no processo licitatório com fins de garantir a competição no mercado. Como exemplo, cito as medidas concorrenciais adotadas nas licitações dos terminais STS13A, STA08, STS14, e 14A, IQI11, 12 e 13, MAC12, ITG02 e o recente projeto IQI16, cujos Acórdãos cito, destacadamente:

“Acórdão Nº 424-2023-ANTAQ

1. *Processo: 50300.000421/2023-29*

2. *Interessados: Agência Nacional de Transportes Aquaviários; Ministério dos Portos e Aeroportos - MPOR; Portos Rio Autoridade Portuária*

3. *Relator: Alber Vasconcelos*

4. *Unidade Técnica: Comissão Permanente de Licitação de Arrendamentos Portuários da ANTAQ - CPLA*

5. *Acórdão:*

VISTOS, relatados e discutidos os presentes autos, que tratam de análise das contribuições apresentadas durante o prazo da Audiência Pública nº 01/2023-ANTAQ, referente à licitação da instalação portuária denominada ITG02, destinada à movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais, no Porto Organizado de Itaguaí/RJ,

ACORDAM os Diretores da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, reunidos para a Reunião Ordinária de Diretoria Colegiada de nº 549, ante as razões expostas pelo Relator, em:

5.1. *aprovar as contribuições deferidas e indeferidas pela Comissão Permanente de Licitação de Arrendamentos Portuários da ANTAQ (CPLA), nos termos da Nota Técnica nº 36/2023/CPLA;*

5.2. quanto às contribuições não apreciadas pela CPLA por ainda constarem em análise no Ministério de Portos e Aeroportos, consignar o entendimento de que:

5.2.1. empresas já detentoras de participação relevante no mercado de movimentação de minério de ferro no complexo portuário do Porto de Itaguaí somente poderão ser declaradas vencedoras no certame em caso de não haver proposta válida de outras empresas, nos termos propostos nesta decisão; e

5.2.2. *o certame deve prosseguir com a manutenção da modelagem e dos estudos já apresentados ao público, nos termos propostos nesta decisão;*

5.3. *determinar que a CPLA, após as devidas atualizações, publique a Planilha Contribuições - ITG02-Pública no sítio eletrônico da Antaq;*

5.4. *encaminhar os autos a CPLA com vistas à atualização das minutas de Edital e de Contrato, considerando os termos contidos nesta decisão; e*

5.5. *determinar que a CPLA encaminhe as minutas de Edital e de Contrato atualizadas ao Ministério dos Portos e Aeroportos - MPOR, para posterior envio ao Tribunal de Contas da União.*

6. *Data da Reunião: 31/08/2023 - Telepresencial.*

7. *Especificação do quórum:*

7.1. *Diretores presentes: Eduardo Nery (Presidente), Flávia Takafashi, Lima Filho e Alber Vasconcelos (Relator)."* (Negritei)

....

"Acórdão Nº 298-2025-ANTAQ

1. *Processo: 50300.018889/2024-51*

2. *Interessados: Ministério de Portos e Aeroportos - MPOR e Empresa Maranhense de Administração Portuária - EMAP*

3. *Relator: Alber Vasconcelos*

4. *Unidade Técnica: Secretaria Especial de Licitação e Concessões (SELC)*

5. *Acórdão:*

VISTOS, relatados e discutidos os presentes autos que tratam dos procedimentos prévios à abertura de licitação de área vinculada à Empresa Maranhense de Administração Portuária - EMAP, denominada IQI16, destinada à movimentação e armazenagem de granel sólido mineral, especialmente fertilizantes, no âmbito do planejamento do Governo Federal,

ACORDAM os Diretores da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, reunidos para a Reunião Ordinária de Diretoria Colegiada de nº 586, ante as razões expostas pelo Relator, em:

5.1. *conhecer as contribuições deferidas e indeferidas pela Comissão Permanente de Licitação de Arrendamentos Portuários da Antaq (CPLA), nos termos da Nota Técnica nº 03/2025/CPLA;*

5.2. complementar a análise da CPLA, consignando o entendimento de que:

5.2.1. empresas já detentoras de participação no mercado de movimentação de fertilizantes no complexo portuário do Porto de Itaquí somente poderão ser declaradas vencedoras no certame em caso de não haver proposta válida de outras empresas, nos termos propostos nesta decisão;

5.2.2. *a Autoridade Portuária deverá priorizar a utilização da estrutura de atracação para a movimentação de carga do arrendamento IQI 16; e*

5.2.3. *o certame deve prosseguir com a manutenção da modelagem e dos estudos já apresentados ao público, nos termos propostos nesta decisão;*

5.3. *encaminhar os autos a CPLA com vistas à atualização das minutas de Edital e de Contrato, considerando os termos contidos nesta decisão;*

5.4. *determinar que a CPLA encaminhe as minutas de Edital e Contrato atualizadas ao Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR), para posterior envio ao Tribunal de Contas da União.*

6. *Data da Reunião: 13/05/2025 - Telepresencial.*

7. *Especificação do quórum:*

7.1. *Diretores presentes: Caio Farias (Presidente), Flávia Takafashi, Lima Filho e Alber Vasconcelos (Relator)."* (Negritei)

83. **Atualmente, a BTP e a Santos Brasil possuem 37% da capacidade de movimentação de contêineres no mercado do complexo portuário de Santos cada, seguidas pela DPW com 21% e pela Ecoporto com 5%. Conforme as simulações apresentadas pela Nota Técnica 51/2025/GRP/SRG (SEI 2532553), em caso de vitória da Joint-Venture BTP ou da Santos Brasil, que resultaria em controle de 60% da capacidade portuária. A DP World, embora sem vínculos com armadores, alcançaria 48% de participação.**

84. Também é importante observar que o mercado de terminais de contêineres brasileiro é bastante dinâmico, caracterizado por contratos de longo prazo entre armadores e terminais e que nos últimos meses várias transações importantes ocorreram, como por exemplo:

- A aquisição da Santos Brasil pela CMA CGM, garantindo 48% do maior terminal do Porto de Santos;
- A compra de 56% da Wilson Sons pela MSC garantindo presença em terminais como Salvador e Rio Grande;
- A entrada da Maersk em Suape expandindo significativamente suas operações; e
- Recente acordo de longo prazo entre Maersk e DPWorld Santos para a inclusão de 7 novos serviços no terminal.

85. **Diante disto, entendo ser importante restringir movimentos e alianças oportunistas de stakeholders para ultrapassar a restrição à participação definida no edital. Para isso concluo que deve ser delimitado no edital a participação atual de mercado de cada um dos incumbentes, sendo o horizonte temporal que caracterizou a avaliação da participação de cada agente no mercado estudado como sendo o da data de elaboração do estudo concorrencial, a Nota Técnica 51/2025/GRP/SRG (SEI 2532553).**

86. Além disso, observo que a CPLA trouxe proposta de vedação de transferência do terminal a pessoa jurídica, bem como suas respectivas coligadas ou integrantes do mesmo grupo econômico, que seja titular ou tenham qualquer participação societária em contrato de Arrendamento ou de Adesão de instalação portuária autorizada para a movimentação de contêineres nas cidades de Santos, Guarujá e Cubatão.

87. **Entendo ainda que eventual proibição deve se estender por todo o longo prazo deste contrato de arrendamento, tendo em vista que, ao longo dos anos, podem haver alterações nos perfis e estratégias comerciais dos armadores e grupos socioeconômicos que os compõem tendentes a concentrar ainda mais o mercado.**

88. **Ao meu sentir, tal vedação é importante tanto no momento atual, quanto durante todo o período contratual de forma a garantir que o complexo portuário de Santos seja capaz de se adaptar às alterações no perfil do mercado regulado.**

89. Indo adiante, cabe uma discussão sobre a entrada de novos terminais privados no complexo por meio de autorização como Terminais de Uso Privado (TUP). Como se verificou ao longo deste tópico, o ambiente concorrencial saudável pressupõe a existência de competição e ausência de concentração de mercado. E não se pode olvidar da presença de TUPs já autorizados para a região cuja capacidade projetada de movimentação de contêineres, caso seja implantada, pode mudar significativamente o mercado local.

90. Neste ponto, retomo discussão travada no processo nº 50300.004140/2022-64 que tratou de especificamente da análise dos impactos concorrenciais da implantação de instalações portuárias autorizadas frente aos terminais portuários arrendados. Sobre o tema destaco os seguintes trechos do Voto-D3 (SEI 2038024) proferido pelo relator Diretor Alber Vasconcelos:

“31. De toda forma, somando-se os dois exemplos descritos aos demais estudos de caso apresentados, constatou-se que a autorização de um TUP no mesmo mercado relevante geográfico de um Porto Organizado pode gerar uma alteração na estrutura concorrencial significativa, geralmente em desfavor dos terminais arrendados, sem que haja contrapartida na eficiência dos terminais, uma das principais razões de promover a entrada do capital privado no mercado portuário.

32. Neste ponto, é bastante pertinente a sugestão feita pelo estudo de que, quando da análise de novas autorizações para terminais de uso privado ou da instrução de licitações de terminais arrendados, considerando o critério geográfico para definição do mercado relevante, seja feita uma análise de impacto concorrencial nos moldes do Guia de Impacto Concorrencial de Novas Outorgas de Terminais Portuários (AIC-TP). Ressalte-se que, para casos de autorização de terminais privados, é necessária a elaboração de um guia específico, uma vez que o AIC-TP é direcionado à análise de licitação de novos arrendamentos portuários.”

91. **Diante disto, concluo ser pertinente alertar o Ministério dos Portos para que sempre leve em consideração as questões concorrenciais em processos de outorga de TUPs, com ênfase aos TUPs no complexo portuário de Santos para movimentação de contêineres, preferencialmente sendo levado a efeito as questões e remédios concorrenciais apresentados neste voto sob pena de desestimular investimentos em arrendamentos portuários.**

92. Então, apresento meu entendimento convergente quanto às estratégias propostas pela Superintendência de Regulação e acompanhadas pela CPLA, tanto para a assunção do terminal (**concorrência pelo mercado**) quanto para a condução do leilão (**concorrência pelo terminal**), sintetizadas conforme a seguir:

1) realização do certame em duas etapas, assim definidas:

a) **Etapa 1: não permitir a participação dos atuais incumbentes do Porto de Santos - podem participar dessa fase do certame agentes econômicos que atendam aos requisitos do edital, mesmo armadores que não possuem ativos portuários no porto. Em caso de licitação deserta, será realizada a segunda etapa do leilão.**

b) **Etapa 2: participação geral, inclusive dos atuais incumbentes do Porto de Santos, desde que esses, na hipótese de sagrarem-se vencedores do certame, promovam, até a assinatura do novo contrato, o desinvestimento dos ativos que atualmente exploram, mediante transferência do controle societário ou transferência de titularidade do próprio arrendamento portuário, conforme o caso.**

2) regra proibitiva, na etapa 1, da participação, direta ou indireta, na licitação do Tecon Santos 10, de empresa controladora, controlada, coligada ou integrante do grupo econômico de empresa com participação no mercado relevante de contêineres no porto de Santos; e

3) regra que permita que empresas com participação no mercado relevante de contêineres no porto de Santos, bem como sua respectiva controladora, suas controladas, coligadas ou integrante do mesmo grupo econômico possam participar do certame licitatório, oferecer propostas e sagrarem-se licitantes vencedoras, na etapa 2, sob a condição de que, até a assinatura do contrato de arrendamento do Tecon Santos 10, deverá ser ultimada a transferência do controle societário ou do próprio arrendamento, com o compromisso formalizado e fiscalizado de limitação de acesso às informações comerciais concorrencialmente sensíveis do terminal até então por si explorado.

93. Em relação à proposição de criação de regra prevendo, após a adjudicação, que eventuais contratos de exclusividade ou prioridade, do terminal ou partes de terminal, devem ser aprovados previamente pela ANTAQ, de forma a respeitar as normas da Agência, como a Resolução ANTAQ nº 72, de 30 de março de 2022, e a Resolução ANTAQ nº 75, de 02 de junho de 2022, **corroboro em parte**, por entender que a comunicação formal à ANTAQ está mais aderente ao marco regulatório vigente. O ato de comunicação, além de permite o exercício das competências regulatórias da ANTAQ, a juízo deste Relator, demonstra-se mais adequado e proporcional à dinâmica de mercado.

94. Entendo que este juízo de razoabilidade e proporcionalidade também deve ser estendido às medidas *enforcement* proposta pela CPLA, veiculadas nos itens 42 ao 47 da Nota Técnica 21/2025/CPLA (SEI 2556338), seja suficiente para o atingimento do objetivo pretendido na subcláusula fazer constar apenas que a ANTAQ atuará nas hipóteses em que existam indícios ou fundado receio de materialização de riscos e efeitos potenciais derivados de condutas anticompetitivas, discriminatórias ou abusivas da instalação portuária, trazidos a conhecimento por representação pública ou denúncia, após o devido juízo de admissibilidade, ou de ofício pela ANTAQ.

95. Ainda sobre a qualificação dos licitantes, e tangenciando a discussão sobre a disputa pelo mercado, questões sobre a capacidade técnica do arrendatário surgiram durante a fase de contribuições. O tema da habilitação técnica foi abordado em contribuições na consulta pública, visando assegurar que apenas proponentes com capacidade técnica comprovada participem do leilão do Tecon Santos 10.

96. Sobre isto observo que a exigência de experiência técnica é prática comum em licitações de grande porte e complexidade, sendo adequada ao caso. **Entendo que a proposta contida na Nota Técnica da CPLA de comprovação pelo licitante da movimentação de 100 mil TEUs num período de 12 meses seria adequada e, ao mesmo tempo, não excluirá os principais *players* do mercado nacional.**

97. Adicionalmente importante salientar a discussão apresentada no sentido de frustrar aventureiros ou especuladores que porventura objetivem negociar o contrato após conquistar a licitação. **Percebo ser um ponto válido. A proposta de inclusão de cláusula contratual tendente a obrigar que o arrendatário permaneça com o ativo até a conclusão dos investimentos me parece acertada.**

98. Por fim, a Subsecretaria de Acompanhamento Econômico e Regulação do Ministério da Fazenda (SEAE/MF), por meio do Parecer nº 955/2025/MF (SEI 2517205), sugeriu que a ANTAQ promovesse a reabertura da audiência pública “*para que possam ser feitas eventuais contribuições de todos os agentes envolvidos em tema relevante para a elaboração do Edital e Contrato de arrendamento*”.

99. Tal proposição não me parece adequada, uma vez que, mesmo que a análise concorrencial empreendida pela setorial técnica de regulação da ANTAQ não tenha sido parte dos documentos sobre os quais foram recebidas contribuições durante a Audiência Pública 02/2025, as questões ali apresentadas foram amplamente discutidas durante o processo de Audiência Pública.

100. Conforme já discorri nos parágrafos anteriores, todos os pontos apresentados durante a Audiência Pública foram considerados, analisados e discutidos seja na análise concorrencial, seja na justificativa às respostas, seja no presente voto. Desta forma, a reabertura ou uma nova audiência pública para tratar do tema seria tão somente reabrir participação pública para, desta vez, discutir a decisão da ANTAQ – o que não me parece adequado visto existirem outras formas de se recorrer de decisões administrativas no sistema legal pátrio.

101. De igual modo, ressalta-se a própria exaustão do tema, que já vem sendo discutido desde 2022. As questões sobre concorrência e verticalização de terminais de contêineres já estão bastante evoluídas, com claras e bem estabelecidas posições dos vários principais stakeholders interessados. O tema está bastante adiantado e maduro para ser decidido pela ANTAQ. Não acredito que audiência específica sobre o tema venha a agregar novos elementos - **nesta fase interna da licitação** - que já não tenham sido fartamente discutidos até então.

102. Ademais, consoante esclareci, com destaque, no Voto AST-D4 nº 2557717, proferido no processo nº 50300.009084/2025-05, a análise concorrencial em elaboração pela Superintendência de Regulação, naquela ocasião, **constitui peça estritamente instrutória, cuja finalidade é subsidiar a decisão da Diretoria Colegiada quanto às diretrizes a serem adotadas no certame. Não se tratando de peça autônoma, tampouco sujeita a deliberação específica da Agência ou a consulta pública aos interessados.**

103. Também ressaltar na referida assentada **que não haveria, por conseguinte, aprovação ou rejeição do estudo concorrencial, mas tão somente sua utilização como subsídio técnico para eventual adoção de regras específicas no edital de licitação e respectivo contrato.**

104. **Por conseguinte, a meu ver nova audiência pública teria um único efeito, o de procrastinar a conclusão deste processo e prejudicar a celeridade necessária para a licitação deste terminal. Desta forma, em prol da eficiência processual, não acato sugestão de reabertura de audiência pública.**

2) Questões envolvendo a atual arrendatária transitória (indenizações, equipamentos, plano de transição operacional etc.)

105. Cinco contribuições da consulta pública abordaram o tema do reequilíbrio econômico do Terminal Ecoporto, arrendatária titular do Contrato PRES/028.98 que ocupa parte da área destinada ao projeto Tecon Santos 10. As manifestações apontam duas principais reclamações: a inadequação dos valores de indenização; e a ausência de previsão específica para indenizar investimentos realizados durante o período de transição, especialmente aqueles autorizados pelo Poder Concedente ou pela ANTAQ.

106. Com relação à indenização devida, as contribuições indicam estarem subestimados os valores a serem depositados pela arrendante do Tecon Santos 10 para o pagamento de indenização devida ao arrendatário atual por ocasião do término do contrato. As demandantes alegam que o valor deveria ser calculado conforme a metodologia apontada no Despacho SOG 1780422, que operacionalizou decisão dada pela Diretoria da ANTAQ por meio do Acórdão nº 301-2022-ANTAQ (SEI 1625684)

107. Sobre isto, importa salientar que este tema já havia sido objeto de atenção desta ANTAQ quando decidiu pela abertura de audiência pública e, ato contínuo, recomendou ao MPor ajustar a

metodologia de atualização financeira do valor correspondente ao reequilíbrio econômico-financeiro devido à antiga explorada da área.

108. Então, na revisão dos estudos, a SNP/MPor promoveu atualização nos valores financeiros do EVTEA de forma que a adjudicatária deverá apresentar, como obrigação prévia à celebração do contrato, comprovante de depósito no valor de R\$ 307.492.228,50. O depósito deste valor teria a finalidade de se constituir como salvaguarda financeira para futura apuração e pagamento de ressarcimento decorrente de processo de reequilíbrio em favor da empresa Ecoporto.

109. Porém, ainda sobre este tema, a CPLA chamou a atenção para um outro aspecto e ser considerado. Conforme avaliou a setorial, após o término do contrato firmado entre a Ecoporto e o Porto de Santos a arrendatária continua explorando a área, de maneira precária ou transitória. E o período transitório em que a Ecoporto ocupa a área deveria ser ponderado nos cálculos dos valores, afinal a depreciação e amortização acelerada dos ativos, parte da indenização, teria sido somente considerada até o término contratual – e não no período estendido.

110. **Dessa forma, ainda que o valor de R\$ 307 milhões reflita a memória de cálculo, com o devido reajuste previsto, sugere-se que seja averiguada eventual necessidade de recálculo, no sentido de incorporar a amortização e depreciação dos investimentos após 2023, bem como outras questões que forem pertinentes ao cálculo. Este valor merece ser recalculado.**

111. **E neste ponto acompanho a CPLA quando alerta que eventual recálculo do valor de indenização não impede o seguimento natural do presente processo seletivo e, por sua vez, poderia se dar em concomitância com o envio destes autos para análise do TCU.** Isso porque não somente esta ANTAQ teria tempo hábil, até a conclusão da instrução processual para lançamento do Edital, para concluir a análise, como ainda que não o fizesse, o valor já calculado seria depositado em conta a ser indicada pelo Poder Concedente, valor esse que só seria definitivamente remetido à antiga arrendatária após a conclusão do recálculo da indenização e feitas as devidas compensações.

112. O segundo ponto levantado com relação à arrendatária Ecoporto trata-se do receio de não existir previsão específica sobre a indenização de investimentos realizados durante o período de transição, principalmente aqueles realizados com a devida autorização do Poder Concedente ou da ANTAQ.

113. Com relação às informações trazidas pela contribuição, algumas ponderações foram feitas pela CPLA. A setorial argumenta que os investimentos realizados sob a égide de Contratos de Transição não são passíveis de indenização, salvo aqueles emergenciais necessários para atender a exigências de saúde, segurança ou ambientais impostas por determinação regulatória, hipótese em que a ANTAQ indicará os parâmetros para o cálculo de eventual indenização em face da não depreciação do investimento no prazo de vigência contratual. Desta forma cada caso deve ser analisado individualmente e de maneira pormenorizada.

114. **Então, acompanhando entendimento da CPLA, entendo que reequilíbrio decorrente de eventuais valores de investimentos executados pela arrendatária transitória devem, antes de qualquer coisa, serem submetidos, analisados e, somente caso sejam aprovados pela ANTAQ podem eventualmente fazer parte de qualquer valor de indenização – procedimento que não tem relação ou está vinculado à licitação do Tecon Santos 10.**

115. Por fim, destaco a contribuição referente à sugestão de inclusão de "cláusula de transição" entre o término das operações da atual arrendatária e o início das operações da futura arrendatária, de forma a evitar a descontinuidade das operações.

116. Quanto a isto a CPLA inseriu no contrato a obrigação para que a futura arrendatária elabore e execute um Plano de Transição Operacional - PTO, com o objetivo de assegurar uma transição eficaz e segura das operações portuárias, de modo a garantir a continuidade das operações na transição entre a arrendatária anterior e a futura arrendatária, bem como a minimização do impacto sobre os usuários.

3) Construção da Infraestrutura do Terminal de Passageiros

117. Nos estudos estão previstos valores que viabilizem a implantação do terminal de passageiros na região do Valongo uma vez representar condição essencial para o reordenamento do Porto e, em certos termos para a viabilizar a implantação do Tecon Santos 10.

118. Quanto a isto foram recebidas contribuições que questionaram o modelo proposto de pagamento de remuneração inicial para a Autoridade Portuária para que esta fizesse as obras de base para o futuro terminal de passageiros. Estas contribuições apontaram receio quanto à reduzida agilidade necessária para que a Autoridade Portuária contrate e execute as obras

119. Em atenção a nova versão do modelo propôs que a arrendatária execute tais obras. Tal solução foi proposta pela SNP/CPLA nos seguintes termos:

- Substituição da outorga inicial por investimentos diretos do arrendatário em um píer e laje; e
- Atualização das minutas de edital e contrato, com inclusão de Plano de Transição Operacional (PTO), ajuste do valor da garantia de proposta, capital social mínimo, e exclusão do pagamento inicial à Autoridade Portuária (R\$ 1,19 bilhão). Divisão da Matriz de Risco para o terminal de passageiros (30% e 70%).

120. Concordo com esta propositura. **Entendo que a transferência dos custos do terminal de passageiros para o Capex responde às preocupações com a viabilidade financeira, redistribuindo responsabilidades e eliminando a outorga inicial.**

4) Carga Geral e Ro-Ro no terminal STS10

121. Foram recebidos bastantes questionamentos sobre a situação futura da movimentação de carga geral e veículos (Ro-Ro) que atualmente são movimentadas nos berços do Saboó.

122. As questões levantadas quanto ao tema "carga geral" apontam para eventuais imprecisões no cálculo da demanda micro e macro no estudo e para a necessidade de cenários que reflitam limitações aquaviárias e a competitividade do terminal.

123. Em atenção, a demanda para movimentação de carga geral foi redimensionada nos estudos revisados. Também, a movimentação mínima e valor de arrendamento variável para este tipo de carga foram considerados na minuta de contrato até o 8º ano do arrendamento. O estudo de mercado não considerou a movimentação de veículos no dimensionamento da demanda.

124. Quanto à carga Ro-Ro, no âmbito da consulta pública, contribuições reclamam o fato deste tipo de carga não ter sido contemplado no projeto. De forma geral, alega-se que a exclusão das cargas Ro-Ro no novo projeto e a consequente eliminação das operações de veículos hoje realizadas no terminal da Ecoporto podem levar a um monopólio do TEV, à redução da eficiência operacional e ao aumento dos custos para o setor automotivo. Como solução sugerem adaptações no projeto, como priorização de berços, designação de áreas de armazenagem, construção de estruturas operacionais e a fixação de uma movimentação mínima de veículos.

125. Ao endereçar essa questão a CPLA observou que o mercado de cargas Ro-Ro no Porto de Santos já é altamente concentrado e que a movimentação atual no Ecoporto é pequena e em queda. Mesmo somadas as movimentações do TEV e do Ecoporto em anos recentes, a demanda total ainda estaria abaixo da MME do TEV, que não foi cumprida no período analisado.

126. A setorial argumenta que do ponto de vista da capacidade instalada, é evidente que o Porto de Santos necessita mais urgentemente de expansão na movimentação de contêineres do que de veículos, visto que o próprio TEV teria capacidade para atender toda a demanda recente de veículos.

127. **Assim, concordo com o posicionamento da CPLA de que os problemas devem ser tratados separadamente: a licitação do Tecon Santos 10 deve prosseguir conforme planejado, enquanto as demandas do setor automotivo devem ser solucionadas no âmbito das políticas públicas e do planejamento portuário. Quanto a eventuais impactos concorrenciais, destaca-se que a ANTAQ possui instrumentos legais e regulatórios adequados para lidar com abusos de poder de mercado.**

5) Acessos terrestres ao terminal: ramal ferroviário, acessos rodoviários e pátio regulador

128. Foram destacadas em algumas contribuições o risco que o futuro arrendatário incorrerá com relação ao acesso rodoviário ao Terminal em virtude de potencial saturação das atuais vias. Também se questionou sobre a competência do arrendatário em investir e administrar pátio regulador de caminhões, uma vez que o provimento de acesso terrestre faz parte das competências da Autoridade Portuária e que a operação de pátios reguladores não se integra ao negócio da arrendatária.

129. Quanto à estas questões, a SNP/Mpor esclareceu que os projetos das obras relacionadas ao segundo acesso da margem direita irão contemplar a demanda por transporte terrestre projetado para os próximos anos no Porto Organizado de Santos, levando em consideração os efeitos do aumento no volume de tráfego de caminhões na margem direita do Complexo Portuário, incluindo o terminal Tecon Santos 10, e de forma complementar ao sistema de *gates*, com objetivo de mitigar impactos ocasionados pelo sistema rodoviário, foi projetada o Pátio regulador para assegurar a formação de filas aceitáveis.

130. Esclareceu-se também que o pátio regulador permanecerá como obrigação contratual da arrendatária do terminal Tecon Santos 10, configurando ativo reversível do arrendamento. O pátio teria sido projetado apenas para utilização do próprio terminal.

131. **Acredito que a inclusão de pátio regulador privado e privativo é uma solução para o Porto de Santos – que idealmente deveria ter controle único e centralizado dos veículos que se dirigem ao Porto, por meio de sistemas logísticos integrados como *Port Community Systems* ou equivalentes – neste momento. E neste ponto reconheço que o Pátio deve ser um bem reversível, para que, futuramente, a Autoridade Portuária possa administrá-lo dentro de um contexto mais abrangente. Diante disto, concordo com o encaminhamento da questão pela SNP/MPor e CPLA.**

132. Quanto ao acesso ferroviário foram oferecidas várias contribuições que demonstram preocupação com a solução adotada no projeto com relação à construção de um sistema de recepção ferroviário. A maioria dos questionamentos gira em torno de como se dará a conexão da linha interna do Terminal com o sistema operado pela Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS), sobre a necessidade de melhor planejamento para a interligação do sistema. Também surgiram questionamentos a retirada da obrigação deste investimento ou, em oposição, a retirada de alternativa de não realização do investimento mediante compensação, tornando o investimento de implantação do ramal ferroviário obrigatório.

133. Quanto a isso, a equipe técnica esclareceu que o layout do ramal ferroviário interno é de responsabilidade do futuro arrendatário, obedecidas as especificações técnicas que visem a compatibilização operacional com a malha ferroviária interna do Porto de Santos. Ou seja, a execução do ramal interno está condicionada a prévia execução de obras do sistema ferroviário do porto organizado que permitirá a integração do ramal do Tecon Santos 10. A alternativa de pagamento de outorga adicional, ao invés da implantação do ramal ferroviário, foi incluída como opção tendo em vista o risco de inviabilidade de realização desse investimento.

134. Reconheço a importância e a necessidade de que o Poder Público incentive uma melhor distribuição modal com o aumento da participação ferroviária no transporte de cargas, inclusive de contêineres.

135. **Porém, diante de eventual riscos e imprevisibilidade quanto à integração do Terminal Santos Tecon 10 com o sistema ferroviário do Porto de Santos, entendo acertada a solução adotada, prevendo a obrigação de investimento, como uma meta a ser perseguida não somente pelo terminal, mas também pela FIPS – que deverá oferecer infraestrutura para a interligação - assim como pelas operadoras ferroviárias – que devem oferecer serviços de transporte de contêineres em composições ferroviárias. Desta forma concordo com a posição técnica apresentada.**

6) Capacidade do Terminal e Investimentos

136. Contribuições alegaram que o dimensionamento do terminal poderia estar superestimado, questionando, assim, a exequibilidade do Tecon Santos 10 a alcançar as capacidades dinâmicas sugeridas

ao longo das fases do projeto. Argumentou-se que cálculos realistas resultavam na impossibilidade de se chegar ao valor de os 3,5 milhões de TEU/ano.

137. Em atenção, a SNP justificou os parâmetros adotados, contudo, com objetivo de aprimorar o estudo, reavaliou a capacidade do terminal para as fases do arrendamento. A capacidade dinâmica limite do terminal, após investimentos, foi reavaliada para 3,25 milhões de TEU/ano.

138. No que se refere aos investimentos previstos, a revisão do EVTEA, realizada após as contribuições recebidas durante a Audiência Pública, resultou em alterações relevantes. Dentre elas, destaca-se a inclusão de investimentos voltados à implantação de um novo terminal de passageiros. Além disso, houve a revisão do conjunto de equipamentos previstos.

139. **Também quanto aos investimentos, e de modo a assegurar que o licitante vencedor realize os investimentos estabelecidos, a CPLA propôs a inclusão de restrição de transferência de controle societário ou de titularidade dos contratantes da execução de uma parcela significativa dos investimentos previstos.**

140. Segundo aquela setorial essa medida carrega um valor estratégico essencial: garantir que o ativo estratégico a ser licitado não se transforme em mero "ativo financeiro", isto é, passível de ser renegociado imediatamente no mercado. Com isso o objetivo central da licitação, em benefício do interesse público, estaria assegurado com a efetiva realização dos investimentos e da movimentação operacional previstos no cronograma.

141. **Concordo com o entendimento de inclusão de limitação proposta pela CPLA, por entender que ela está alinhada à intenção desta Agência em evitar práticas especulativas, promovendo a escolha de licitante que demonstre capacidade de executar de forma eficiente e comprometida o objeto contratual.** No entanto, para além do consignado pela CPLA, que considerou os investimentos previstos até o ano 6 (seis), entendo que deve ser expressado na minuta de contrato a ser levada à licitação que o impedimento de transferência considere a implementação de 100% (cem por cento) dos investimentos mínimos obrigatórios referidos na cláusula 7.1.2.5. da minuta de contrato.

7) Diferenciação entre cargas (longo curso e transbordo)

142. Algumas contribuições solicitaram tratamento diferenciado para a carga de transbordo no que se refere ao pagamento do arrendamento variável, argumentando, entre outros pontos, a necessidade de isonomia com os demais operadores do Porto de Santos e destacando a menor rentabilidade da carga de transbordo em comparação à carga *gateway*.

143. Em atenção, na revisão dos estudos foi aplicado um desconto de 50% sobre o valor cobrado para essas operações, que se refletiu nos valores do contrato.

144. Também, a CPLA esclareceu que os contêineres de transbordo e remoção estão sujeitos ao pagamento do arrendamento variável por movimento realizado.

145. **Concordo com o encaminhamento. Inclusive, tal entendimento vai ao encontro com posição recentemente decidida pela ANTAQ pelo Acórdão nº 429 (SEI 2302141) de relatoria da Diretora Flávia Takafashi que ratificou sistemática de cobrança sobre cada contêiner transbordado, e não sobre o ciclo completo de transbordo.**

8) Fornecimento de energia elétrica às embarcações

146. A Nota Técnica 21/2025/CPLA (SEI 2556338) trouxe no item 84 resposta à contribuição no sentido de informar que a eletrificação do cais deixará de ser obrigação contratual no âmbito da revisão do estudo. No entanto, no item 88 formula proposição para alteração Subcláusula 7.1.1, inciso xxviii, com a inclusão da expressão "envidar esforços" de forma complementar ao texto da previsão de possibilidade de cobrança aos Usuários pelo serviço de eletrificação no cais (Onshore Power Supply - OPS).

147. Pois bem. A juízo deste Relator, de forma a aclarar o texto da minuta contratual, entendo que a expressão "envidar esforços" veicula generalidade incompatível com objetividade que a previsibilidade e segurança jurídica reclamam quanto à alocação das obrigações relacionadas a investimentos a ser realizados pelo futuro arrendatário.

148. Assim, ante à insuficiência de elementos técnicos que permitam dimensionar, mesmo em termos de estimativas, os investimentos em *Onshore Power Supply - OPS*, entendo que a regulação deste objeto não deva ser incluída na minuta de contrato. Sendo que eventuais investimentos em fornecimento de energia elétrica às embarcações poderão ser aprovados pelo Poder Concedente, observadas as regras normativas pertinentes à tutela do equilíbrio econômico-financeiro contratual, com possibilidade de reequilíbrio, conforme o caso.

149. Neste sentido, proponho a supressão da obrigação trazida no inciso xxviii da subcláusula 7.1.1, da cláusula 7.1. - Obrigações das Partes - da minuta de contrato.

9) Outros ajustes

150. Em relação ao valor de R\$ 5.252.796,50 (cinco milhões, duzentos e cinquenta e dois mil setecentos e noventa e seis reais e cinquenta centavos) relativo à execução de medidas mitigadoras e compensatórias advindas da Lei Complementar nº 793, de 14 de janeiro de 2013, do Município de Santos, dado sua natureza referencial, tendo em vista a impossibilidade de precisar o montante necessário para atender às exigências da prefeitura, para que fique claro a responsabilidade por eventual desembolso a mais do montante previsto no EVTEA, quanto ao **Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV**, entendo importante a manutenção do compartilhamento deste risco no contrato, alterando-se, no entanto, a proporção anteriormente prevista para 50% (cinquenta por cento) sobre o valor para a Arrendatária e 50% (cinquenta por cento) para o Poder Concedente.

V

151. Depois dos pontos apresentados, considero atingido o objetivo da consulta e audiência pública 02/2025-ANTAQ de obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento das minutas técnicas e jurídicas (edital de licitação, contrato, documentos técnicos e seus respectivos anexos).

152. Por fim, considerando que o Tecon Santos 10 está qualificado como projeto prioritário no PPI do Governo Federal, conforme Decreto nº 10.743, de 08 de julho de 2021, e diante do fato de que a próxima reunião ordinária está prevista para ser realizada no dia 05/06/2025, estando os autos devidamente instruídos e aptos para a deliberação Diretoria Colegiada, entendo estarem presentes os requisitos normativo de que trata o art. 43, da Resolução ANTAQ Nº 66, de 27 de janeiro de 2022, para edição de ato **ad referendum**.

153. Posto isso, apresento a meus pares a seguinte proposta de ato **ad referendum** da Diretoria Colegiada:

I - aprovar a análise das contribuições objeto da Audiência Pública nº 02/2025-ANTAQ, com as ressalvas e acréscimos apresentados ao longo da presente decisão, relativa ao aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos do processo licitatório de instalação portuária localizada no interior da poligonal do Porto Organizado de Santos, destinada à movimentação e armazenagem de cargas containerizadas e carga geral, denominada Tecon Santos 10;

II - determinar à Secretaria Geral (SGE) a publicação na página eletrônica da ANTAQ das respostas às contribuições contidas na Planilha de Contribuições Respondidas Tecon 10 - pública (SEI 2555162);

III - determinar que a Superintendência de Outorgas realize, em processo apartado, o recálculo do valor correspondente ao reequilíbrio econômico-financeiro devido à Ecoporto, conforme decidido pela Agência por meio Acórdão

301/2022-ANTAQ, incorporando a amortização e depreciação dos investimentos após 2023, e outras questões que forem pertinentes ao cálculo;

IV - encaminhar os presentes autos à Comissão Permanente de Licitação de Concessões e Arrendamentos Portuários da ANTAQ - CPLA com vistas à atualização das minutas de Edital e de Contrato considerando os termos contidos nesta decisão; e

V - após as alterações nos documentos, encaminhar os presentes autos ao Ministério dos Portos e Aeroportos – MPor com vistas à continuidade dos trâmites do processo licitatório.

CAIO FARIAS

Diretor Relator



Documento assinado eletronicamente por **Caio César Farias Leôncio, Diretor-Geral**, em 22/05/2025, às 22:01, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 1º, art. 6º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://www.antaq.gov.br/>, informando o código verificador **2568557** e o código CRC **C36EAB39**.