

Antaq destaca posicionamento pela preservação da concorrência

Agência diz que decisão do Tribunal de Contas sobre megaterminal reforça entendimento técnico na regulação

BÁRBARA FARIAS
DA REDAÇÃO

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) informou ontem que a decisão do Tribunal de Contas da União (TCU) em favor do leilão do Terminal de Contêineres (Tecon) Santos 10 em duas fases, com restrições na primeira, reforça o entendimento técnico da agência na regulação do setor portuário brasileiro. O modelo, que foi aprovado e apresentado pela Antaq, proíbe que operadores de contêineres no Porto de Santos disputem o arrendamento na primeira etapa do certame. O TCU ainda recomendou, adicionalmente, a proibição de armadores (donos de navios).

“A partir do julgamento de hoje (ontem) fica claro que as preocupações da agência eram pertinentes e que havia a necessidade de preservar a concorrência na prestação dos serviços no processo do Tecon Santos 10”, diz a agência, em nota.

A Antaq reafirma que suas ações sempre se pautaram pelo rigor técnico e pela defesa do interesse público. “Em alinhamento com os posicionamentos já manifestados pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), Cade (Conselho Administrativo de Defesa Econômica) e, agora, pela Corte de Contas”.

A Antaq propõe licitação em duas etapas. A modelagem permite a participação de empresas que operam contêineres no Porto de Santos somente em uma eventual segunda rodada, sob a condição de desinvestimento, ou seja, de desistência dos contratos vigentes em caso de vitória. Dessa forma, companhias como a suíça MSC, a dinamarquesa Maersk e a francesa CMA CGM ficam fora da primeira etapa. A agência alega que o objetivo é impedir a concentração de mercado no Porto de Santos.

MPOR

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, reiterou diversas vezes que o ministério acompanharia a decisão da Corte de Contas. A Reporta-



Empresas que já possuem terminais de contêineres no cais santista não poderão participar da primeira fase do certame em Santos

CENTRONAVE

O Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave) afirmou que “a crise nos portos brasileiros, incluindo Santos, decorre da falta crônica de infraestrutura e não de práticas concorrenciais dos armadores. Há ampla competição na navegação de linha regular e acordos operacionais entre empresas são reconhecidos globalmente sem afetar a concorrência. Além disso, a chamada ‘omissão de escala’ não é estratégia comercial, mas

recurso extremo devido às longas filas provocadas pela incapacidade física dos portos. Investigações do Cade, Antaq e órgãos internacionais já descartaram suspeitas de conluio ou manipulação de oferta”. O Centronave defende ainda que “terminais operados por grupos de armadores aumentam eficiência, ampliam capacidade e reduzem filas, enquanto restringir sua participação em leilões portuários prejudicaria o País”,

complementando que “a raiz do problema é a estagnação das obras de expansão de cais há mais de uma década, mesmo com navios maiores e demanda crescente, gerando perdas bilionárias ao comércio exterior e impacto ao consumidor. O Brasil precisa de mais investimentos, infraestrutura e segurança jurídica — não de barreiras regulatórias baseadas em riscos já descartados pelas instâncias técnicas”.

gem solicitou um posicionamento do MPor, bem como a previsão para a realização da licitação do Tecon Santos 10, mas não obteve resposta até o fechamento desta edição.

ENTIDADES

O presidente do Instituto Brasileiro de Ética Concorrencial (Etec), Edson Vismona, declarou que “a restrição a armadores já estabelecidos no Porto de Santos é um pilar inegociável para a ética concorrencial

e a competitividade nacional. Essa medida estratégica garante a pluralidade de operadores, evitando que o megaterminal se torne um instrumento de abuso de poder de mercado. O sucesso reside na estrutura de mercado que emergir, com custos menores e mais flexibilidade para o País”.

Interessada em participar do leilão do Tecon Santos 10 e presente no Brasil desde 2021, a operadora independente Inter-

national Container Terminal Services (ICTSI) — responsável por 33 terminais de contêineres em seis continentes — afirmou que a decisão do TCU atende ao interesse público e possibilita a “entrada de um novo player no Porto de Santos, com bilhões em investimentos privados, mais concorrência e eficiência aos clientes finais, a todos os armadores em geral e, consequentemente, à economia nacional”.

A empresa Maersk reiterou sua defesa por “regras claras no edital do Tecon Santos 10 que garantam a livre concorrência” e criticou o veto a grupos com experiência internacional. “Isso contraria estudos técnicos de órgãos do Estado brasileiro e reduz o potencial do projeto no maior porto da América Latina”.

A armadora declarou ainda que o modelo de certame recomendado viola princípios constitucionais de isonomia e legalidade, “contrariando análises técnicas da Antaq, do TCU, do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), do parecer da Subsecretaria de Acompanhamento Econômico e Regulação (Seae) do Ministério da Fazenda e do Ministério Público junto ao Tribunal de Contas da União (MPTCU), com o objetivo de garantir ampla concorrência e igualdade aos participantes que atenderem às exigências publicadas”.

VANESSA RODRIGUES - 1/12/24