

PORTO & MAR

Telefone 2102-7272 E-mail portoemar@grupo-tribuna.com

Governo define outorga mínima ao Tecon Santos 10: R\$ 500 milhões

Especialistas ouvidos por A Tribuna consideram que valor poderia ser maior se não houvesse restrições no leilão

TED SARTORI

DA REDAÇÃO

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) anunciou ontem o valor de outorga mínima de R\$ 500 milhões para o leilão do Terminal de Contêineres (Tecon) Santos 10, no cais do Saboó (STS10), no Porto de Santos. O montante irá para o caixa da Autoridade Portuária de Santos (APS). A Tribuna consultou especialistas sobre o assunto, que consideraram que o valor poderia ser maior se não houvesse restrições no pregão, previsto para a segunda quinzena de março.

Além disso, a Secretaria Nacional de Portos assinou o despacho decisório que aprova a modelagem final e encaminha à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) os documentos para publicação do edital. Segundo o MPor, isso ocorreu antes do prazo estipulado internamente, a próxima quinta-feira.

O consultor portuário Rodrigo Paiva, diretor da Graf Infra Consulting, entende que essa definição do valor ocorre muito mais para garantir uma outorga razoável dadas as restrições de participantes definidas pela Antaq e, depois, pelo Tribunal de Contas da União (TCU).

“O ideal seria a ampla participação dos atores, com condicionantes pós-leilão, o que levaria a um valor ofertado maior, sem necessidade de imposição do mínimo de outorga. O paralelo aqui é entre oferta e demanda de qualquer bem. Quanto maior a procura, maior o preço. Uma vez que a demanda é restrita, o preço final tende a ser menor”, explica.

O MPor acolheu integralmente as recomendações e determinações do TCU, definidas em dezembro. A principal delas é que o leilão seja feito em duas etapas, com restrições à participação de empresas na primeira, como queria a Antaq.



Terminal de Contêineres (Tecon) Santos 10 ocupará 621,9 mil m², com investimento previsto de R\$ 6,45 bi

O ATIVO

O Tecon Santos 10 será o maior terminal de contêineres da América do Sul. Ele ocupará 621,9 mil metros quadrados (m²), com capacidade para 3,25 milhões de TEU (medida equivalente a um contêiner de 20 pés) ao ano, além de 91 mil toneladas de carga geral. Com previsão de investimentos de R\$ 6,45 bilhões no terminal, o prazo do contrato será de 25 anos, com início da vigência previsto para 2026. O megaterminal deve viabilizar a transferência do Terminal de Passageiros Giusfredo Santini, administrado pelo Concais, de Outeirinhos para o Valongo. Para isso, o futuro arrendatário terá obrigação de construir a laje para a instalação do terminal de cruzeiros.

O TCU foi além e vetou na fase inicial não somente empresas que já possuem terminais em Santos, mas todas as armadoras (companhias donas das frotas de navios). A segunda etapa só ocorreria caso a primeira fosse deserta, chance quase nula.

A medida impede que gigantes mundiais da navegação participem, como a dinamarquesa Maersk, a suíça MSC, a francesa CMA CGM e a estatal chinesa Cosco. Por outro la-

do, beneficia, com menos concorrência, empresas como a filipina ICTSI e a brasileira JBS Terminais.

“Isso dependerá muito dos participantes (sobre quanto poderá chegar o valor). Como há restrições impostas e habilitação técnica, o número tende a ser menor, diminuindo as ofertas. Apesar disso, trata-se de um ativo bastante relevante. Entendo que o mínimo esperado é de R\$ 1 bilhão, a depender do número de concorrentes”, estima Paiva.

IMPACTOS E LIMITAÇÕES

O consultor portuário Luis Claudio Montenegro avalia que, em razão da magnitude do terminal, o valor nem de longe substitui o potencial de uma ampla competição, mesmo sendo um preço mínimo. “Pelas nossas estimativas, isso é bastante claro. A definição de outorga mínima nesse patamar desconsidera uma série de elementos que serão necessariamente precificados pelos concorrentes no leilão”, afirma.

Segundo o consultor, há dois tipos distintos de impacto. “O primeiro é direto e imediato: a perda de recursos no próprio leilão.

Em levantamento recente, estimamos que a exclusão de diversos dos principais operadores globais pode gerar perda, em valores

bastante conservadores, da ordem de R\$ 1,5 bilhão para o governo. O segundo é ainda mais relevante: o aumento do risco de uma escolha subótima. Reduz-se a competição e aumenta-se a chance de um vencedor que não tenha incentivos econômicos para antecipar investimentos ou acelerar a expansão de capacidade”, emenda.

O valor mínimo é o da segurança jurídica, avalia Montenegro. “E isso não tem preço. Sem regras claras, estáveis e previsíveis, qualquer número colocado como outorga mínima vira um valor artificial, que não reflete o real potencial do ativo nem maximiza o interesse público”, afirma. “Segurança jurídica é o que garante competição de verdade, investimentos no tempo certo e decisões eficientes”, argumenta o consultor portuário.

ALEXSANDER FERRAZ - 19/6/25