

PORTO & MAR

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

MPor não fecha modelagem para Tecon Santos 10 e arrasta leilão

Ministério diz que diretrizes serão formalizadas no momento oportuno, mas evita entrevista sobre o projeto

MAURÍCIO MARTINS

DA REDAÇÃO

O Governo Federal não diz como pretende realizar o leilão do Terminal de Contêineres (Tecon) Santos 10, no cais do Saboó (STS10), no Porto de Santos, e arrasta um projeto considerado urgente para ampliar a capacidade do cais santista. Depois de sucessivas promessas, adiamentos e mudanças de direção nos últimos três anos, a modelagem será submetida a um grupo técnico criado pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), sem prazo para a conclusão dos trabalhos.

A Tribuna solicitou entrevista com o secretário nacional de Portos, Alex Ávila, para explicar as razões da demora, esclarecer qual a modelagem prevista e apresentar um cronograma viável para o leilão. O MPor, porém, informou que não seria possível atender à solicitação.

A pasta se limitou a enviar uma nota por escrito, sem informações cruciais sobre o certame. O texto informa que a Portaria 315, de 14 de julho de 2026, do MPor, instituiu Grupo Técnico de Trabalho (GTT), em caráter excepcional, no âmbito da Secretaria Nacional de Portos. E que o GTT vai “elaborar manifestação técnica conjunta entre o MPor e a Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos da Casa Civil da Presidência da República sobre o projeto de arrendamento”.

Segundo o Ministério, o GTT tem como objetivo analisar as contribuições técnicas apresentadas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), consolidar as informações relacionadas ao leilão e decidir a modelagem. “As diretrizes do projeto serão formalizadas no momento oportuno, após a conclusão das análises técnicas e a avaliação pelas instâncias competentes”, completou o MPor.



Tecon Santos 10: área possui 621,9 mil metros quadrados, no cais do Saboó, para projeto que prevê investimento que passa de R\$ 6 bilhões

PROMESSAS E ADIAMENTOS

A indefinição atual não é um episódio isolado. O cronograma do Tecon Santos 10 vem sendo alterado repetidamente. Ao longo de 2025, o Governo trabalhou com a expectativa de realizar a licitação ainda naquele ano. A votação do modelo no TCU, porém, foi sucessivamente adiada e o leilão acabou transferido para 2026. Em novembro, A Tribuna já mostrava que a demora na análise impediria o cumprimento do calendário prometido. Em 14 de janeiro de 2026, o então ministro de Portos e Aeroportos, Silvío Costa Filho, afirmou que a disputa seria realizada até 30 de abril. Pouco mais de um mês depois, o leilão já não tinha data definida. Em 20 de fevereiro, o MPor informou somente que trabalhava com a Antaq para implementar as recomendações aprovadas pelo TCU. O processo voltou a

sofrer uma interrupção formal em abril, com o pedido de suspensão feito pela Casa Civil. Em maio, o Governo anunciou a intenção de rever a modelagem, apesar de ela já ter passado pela Antaq e pelo TCU. A demora ocorre em um momento de aumento gradativo da demanda pela movimentação de contêineres. Projeções citadas ao longo do processo pelo setor indicam que a capacidade disponível no Porto de Santos pode chegar à saturação em 2028, caso não seja ampliada. O Tecon Santos 10 deverá ocupar uma área de 621,9 mil metros quadrados (m²) no cais do Saboó. O projeto prevê capacidade para movimentar 3,25 milhões de TEU (unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés) por ano, além de carga geral. O investimento no terminal passará de R\$ 6 bilhões.

retamente grupos europeus já presentes no complexo santista. As gigantes MSC (suíça) e Maersk (dinamarquesa), por exemplo, controlam conjuntamente a Brasil Terminal Portuário (BTP), no cais santista, com 50% de participação cada uma.

NOVO RUMO

Com o aval da Antaq e do TCU, o caminho esperado era a incorporação das determinações ao edital. O Governo Federal, no entanto, recuou após pressões de parte do setor e de empresas interessadas no ativo. Em abril deste ano, o MPor suspendeu o processo para que fossem discutidas novas diretrizes.

No mês seguinte, a Casa Civil tornou pública a defesa de um leilão sem restrições à participação de armadores e empresas que já operam no Porto de Santos. No mês passado, a Antaq enviou ofício cobrando do Governo Federal as diretrizes definitivas sobre o leilão para que retome a análise da licitação. Com mudanças, o processo também precisaria retornar ao TCU.

MAS QUANDO?

A expressão “momento oportuno” resume a falta de horizonte para um empreendimento que já teve diferentes datas anunciadas e posteriormente abandonadas. O MPor não explicou quanto tempo o grupo terá para concluir a manifestação e quais pontos ainda precisavam ser analisados.

O novo grupo técnico surge depois de o Governo não conseguir conciliar duas posições opostas. De um lado está a Casa Civil, que defende um leilão aberto a todos os interessados, incluindo empresas

que já operam terminais de contêineres em Santos e armadores (donos das frotas de navios). Do outro, o MPor, que vinha acolhendo o modelo com restrições aprovado pela Antaq e posteriormente confirmado (com restrição ampliada para armadores) pelo Tribunal de Contas da União (TCU).

MODELAGEM

A divergência reabriu uma discussão que parecia encerrada em dezembro de 2025, quando o plenário do TCU aprovou a realização do leilão em duas etapas. Pela modela-

gem, empresas que já controlam terminais de contêineres no Porto de Santos e armadores não poderiam disputar a primeira fase. Somente poderiam participar de uma segunda rodada, caso não houvesse proposta válida na primeira.

Antes disso, em junho de 2025, a Antaq já havia determinado a adoção das restrições. A justificativa era preservar a concorrência e impedir uma concentração de mercado ainda maior da movimentação de contêineres no maior porto do País.

As restrições atingiram di-