

# Desestatização do Porto de Santos

07 de fevereiro de 2022

## Destaques das minutas apresentadas para consulta e audiência públicas

### INFORMAÇÕES CHAVE

- O modelo de gestão passará a ser regido pelo direito privado (modelo de *Private Landlord Port*). Os contratos deverão ser adaptados em até 180 dias a partir da publicação do contrato no Diário Oficial da União.
- No primeiro mês do período de transição, a Concessionária deverá observar as tarifas portuárias vigentes na Tabela I, Tabela II e Tabela III do Porto Organizado, conforme estabelecido na Resolução DIPRE Nº 90, de 13/06/2018.
- Caso o Contrato de Cessão da Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS) seja extinto, a Concessionária deverá assumir a prestação do serviço de disponibilização da infraestrutura de acesso ferroviário, podendo explorá-lo diretamente ou mediante contratação de terceiros.
- O contrato prevê cláusula de alocação de riscos para conferir previsibilidade quanto ao equilíbrio econômico-financeiro da concessionária.
- A estrutura tarifária levará em consideração como unidade de cobrança: (i) Tonelada por Porte Bruto - TpB para o acesso aquaviário; (ii) Comprimento da embarcação (LOA) x Horas Atracadas para a infraestrutura de acostagem; e (iii) Movimentação de Carga em toneladas para a infraestrutura operacional ou terrestre.
- No ano 1 do contrato de concessão, a Tarifa será igual a Tarifa Teto Média (TTM) descrita no anexo do contrato.
- A concessionária terá liberdade de negociação com potenciais investidores e deverá publicar periodicamente em seu sítio eletrônico, com acesso irrestrito, informações técnicas e financeiras sobre as Instalações Portuárias disponíveis para exploração.

[www.bmj.com.br](http://www.bmj.com.br)

**Brasília:** SHIS QI 25 CJ 12 Casa 15, Lago Sul CEP: 71.660-620. TEL: + 55 61 3223 2700

**São Paulo:** Rua Ramos Batista, 152, 13º andar. Vila Olímpia CEP: 04552-020. TEL: +55 11 3044 5441

**Belo Horizonte:** Avenida Getúlio Vargas, 671, Cj. 7 a 12, Funcionários CEP 30.112-020 TEL.: +55 31 3657 7768

## AVALIAÇÃO

Com leilão previsto para o fim de 2022, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) disponibilizou as minutas para obter contribuições dos usuários e demais interessados na desestatização do Porto de Santos.

As minutas do contrato para a desestatização do cais santista, trazem, dentre outras, modificações na **estrutura tarifária** e na **gestão imobiliária do porto**, que passará a ser no modelo de *Private Landlord Port*.

A **formulação tarifária** segue o proposto na [Resolução nº 61/2021-Antaq](#), que padroniza a estrutura tarifária das administrações portuárias. No entanto, é importante salientar que, apesar da resolução se aplicar às futuras concessões, **a mesma norma dá a liberdade para que os contratos de concessão disponham do contrário**. Desse modo, é possível que a proposta tarifária expressa na minuta sofra tentativas de modificações, tendo em vista que o modelo proposto - de medida de Tonelada de Porte Bruto (TPB/DWT) - pode não ser vantajoso para **navios de container**, por exemplo.

Sobre o novo modelo de gestão, o Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), Diogo Piloni, afirmou em entrevista que as concessões portuárias irão conferir às arrendatárias o mesmo grau de liberdade dos Terminais de Uso Privado (TUP). O secretário também acredita que a flexibilização irá atrair investimentos e facilitar a expansão dos portos.

Por outro lado, parte do setor ainda vê com desconfiança a concessão do porto de Santos. Segundo interlocutores do setor portuário, os valores vultuosos que a concessionária deverá desembolsar poderão refletir negativamente nas tarifas portuárias. Além disso, há quem afirme que, caso as tarifas não sejam atrativas, os armadores podem optar por outros pontos de atracação, prejudicando os usuários e o próprio porto de Santos.

Apesar das manifestações contrárias, o alto escalão do Ministério da Infraestrutura está otimista quanto ao cumprimento do cronograma do leilão. Apesar do ano eleitoral, tendo em vista que a decisão política quanto a desestatização do porto já está tomada, o Governo Federal dependerá principalmente do respaldo técnico e jurídico para avanço da medida.

### 1. OBJETO DO EDITAL

**Transferência do controle acionário** da Santos Port Authority (SPA), associada à **outorga** da concessão dos serviços públicos de administração do Porto Organizado.

**Cabe à SPA a gestão e fiscalização** das instalações portuárias e das infraestruturas públicas existentes no Porto Organizado, bem como a gestão e fiscalização, em conjunto com a ANTAQ e o MINFRA, dos instrumentos contratuais celebrados para exploração de áreas no Porto Organizado.

O critério de seleção do leilão será o **maior valor de Bonificação pela outorga**<sup>1</sup> ofertado pelo licitante vencedor.

---

<sup>1</sup> Oferta financeira feita pelo concessionário em troca da outorga de concessão

O contrato de Concessão será de 35 (trinta e cinco) anos, prorrogável uma única vez por até 5 (cinco) anos.

O período de [consulta e audiência públicas](#) está aberto até 16/03/2022 e leilão previsto para o fim de 2022, com a assinatura do contrato para o primeiro trimestre de 2023. As minutas podem ser acessadas neste [link](#) no item “Audiência Pública nº 01/2022”.

## 2. DESTAQUES – EDITAL

- A gestão imobiliária do Porto Organizado passará a ser realizada no **modelo de *Private Landlord Port*** com liberdade de negociação com potenciais investidores. **Os contratos de exploração portuária vigentes também serão abrangidos por esse novo modelo** e serão notificados pela concessionária no prazo de 10 (dez) dias contados da Data de Eficácia<sup>2</sup>.
  - A assunção da posição contratual do Poder Concedente pela Concessionária será imediata a partir da Data de Eficácia.
  - No prazo de até 180 (cento e oitenta) dias contados da Data de Eficácia, a Concessionária e os Contratados deverão promover a adaptação dos Contratos de Uso de Área às **normas de direito privado**. Os contratos de arrendamento seguem sendo fiscalizados pela ANTAQ.
  - O termo aditivo para a adaptação do contrato de arrendamento às normas de direito privado deverá prever, dentre outros dispositivos:
    - A **exclusão de cláusulas exorbitantes**, como cláusulas que versam sobre extinção unilateral do contrato, alteração unilateral do contrato (e consequente manutenção do equilíbrio econômico-financeiro);
    - O estabelecimento de uma **matriz de direitos, obrigações e riscos** que assegure a equivalência entre os direitos e obrigações assumidas no contrato de arrendamento, incluindo, mas não se limitando, a revisão da remuneração, ao acréscimo ou redução de encargos, a destinação dos bens reversíveis e a modulação do prazo contratual;
    - Os termos e condições relativos à equivalência entre **encargos e remuneração** originalmente **previstos no contrato de arrendamento** e no termo aditivo **serão apresentados pela Concessionária, com base em parecer elaborado por consultoria independente**;
    - Em caso de desacordo, as controvérsias poderão ser mediadas pela ANTAQ;
    - A previsão de novos direitos e obrigações entre a Concessionária e os Arrendatários, bem como a alteração dos termos pactuados, serão estabelecidos livremente entre as partes.

---

<sup>2</sup> Data da publicação do extrato do contrato no Diário Oficial da União (DOU).

- **Não poderão participar do leilão:** aqueles que na data da entrega dos documentos, sejam:
  - i. titulares de contratos de arrendamento no Porto Organizado,
  - ii. titulares de contrato de transição no Porto Organizado,
  - iii. titulares de Contrato de Adesão para exploração de Terminais de Uso Privado (TUP) integrantes do Complexo Portuário de Santos conforme definido no Plano Mestre do Porto Organizado;
  - iv. armadores;
  - v. transportadores Marítimos;
  - vi. operadores Portuários pré-qualificados para operar no Porto Organizado
  - vii. titulares de contratos de concessão ou subconcessão das malhas ferroviárias que, diretamente ou mediante direito de passagem, se interconectem com o Porto Organizado e;
  - viii. participantes dos respectivos Grupos Econômicos de qualquer das empresas mencionadas nos itens (i) a (vii), observado o disposto no item 3.5.8.1<sup>3</sup>.

### 3. DESTAQUES – CONTRATO DE CONCESSÃO

- O Contrato de Concessão abrange:
  - Outorga de cessão onerosa do Porto Organizado;
  - a **exploração indireta** das Instalações Portuárias e das Áreas Não Afetas à Operação Portuária;
  - a prestação de serviços públicos portuários mediante a **cobrança de Tarifas Portuárias**; e
  - a realização de investimentos destinados a atender às necessidades de movimentação de carga e de passageiros.
- É **vedado** o desempenho de Operação Portuária pela Concessionária, estendendo-se ao seu grupo econômico.
- **Regulamento de Exploração do Porto — REP<sup>4</sup>:** A concessionária deverá elaborar REP prevendo os critérios e regras para atracação de navios, observadas as Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos de São Paulo NPCP de 2016 ou atualizações posteriores.
- **Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto (PDZ):** A concessionária deverá apresentar proposta de revisão do PDZ, periodicamente a cada 4 (quatro) anos, sendo que a primeira deverá ser elaborada e apresentada ao Poder Concedente, no prazo de 12 (doze) meses a partir da publicação do extrato do Contrato no Diário Oficial da União.
  - A proposta de revisão do PDZ será encaminhada à aprovação do Poder Concedente, que, **poderá aprová-la ou determinar sua revisão**, a fim de que o

---

<sup>3</sup>É admitida a participação das pessoas jurídicas definidas no item desde que como membro de **Consórcio**, observadas as seguintes condições: **A participação individual não seja superior a 15% no Consórcio; A soma das participações, quando em conjunto, não seja superior a 40% no Consórcio;**

<sup>4</sup> Documento de natureza normativa que estabelece os princípios gerais e condições de funcionamento e exploração do Porto Organizado, que deverão ser observados pelas pessoas físicas e jurídicas, **inclusive usuários**, que quiserem exercer suas atividades na Área do Porto Organizado;

PDZ seja compatibilizado ao planejamento nacional de logística e ao planejamento setorial.

- O **Poder Concedente poderá, de ofício**, realizar as alterações que entenda pertinentes para aprovação da nova versão do PDZ, conferindo publicidade aos fundamentos técnicos que justificam as referidas alterações.
- A Concessionária deverá **consultar Usuários** quanto a proposta de revisão do PDZ elaborada, bem como **submeter a proposta ao Conselho da Autoridade Portuária**;
- A concessionária poderá propor ao Poder Concedente, **extraordinariamente** e a qualquer tempo, a **atualização parcial do PDZ**.
- **Investimentos Obrigatórios:** A Concessionária deverá elaborar e apresentar ao Poder Concedente, em prazo a ser definido, o Plano Básico de Implementação (PBI) contemplando todos os Investimentos Obrigatórios.
  - O PBI deve demonstrar com clareza e precisão que a Concessionária possui todas as **condições necessárias para cumprir todas as diretrizes e parâmetros técnicos da Concessão** indicadas no Contrato de Concessão e em seus Anexos.
  - O Poder Concedente poderá solicitar à Concessionária esclarecimentos ou modificações no PBI, bem como poderá rejeitá-lo.
  - De acordo com o anexo do plano de exploração portuária, os investimentos obrigatórios constituem-se em **melhorias dos acessos rodoviários, ferroviários, aquaviários e implantação de sistemas**.
  - A Concessionária é integralmente responsável por todos os custos e despesas associados à implantação dos Investimentos Obrigatórios, bem como pelo fiel cumprimento dos prazos previstos no **cronograma estabelecido no PEP**.

Investimentos obrigatórios de ampliação da capacidade e melhoria da infraestrutura - Reprodução da tabela 5 do Plano de exploração portuária	
Investimentos no acesso rodoviário	Responsável
Novo acesso à Avenida Perimetral da Margem Direita – APMD	FIPS
Remodelação do circuito Macuco/Canal 4	
Bacia Canal 4	Concessionária
Viário Interno (FIPS)	FIPS
Viaduto em “Y	FIPS
Viaduto Canal 4	FIPS
Viaduto C4PP (FIPS)	FIPS
Reurbanização da Avenida Mário Covas	Concessionária
Acesso à Avenida Perimetral da Margem Esquerda - APME	Concessionária
Acesso à Ilha de Barnabé	Concessionária
Viadutos Outerinhos (FIPS)	FIPS
Investimentos no acesso ferroviário	Responsável
Retropátio do Valongo	FIPS
3ª Linha de Paquetá	FIPS
Pátio STS11	FIPS
Pêra de Outerinhos	FIPS

Infraestrutura de 3 novas linhas férreas no Macuco	FIPS
Pátio da Prainha	FIPS
Reforço da ponte Ferroviária	FIPS
Passarelas	FIPS
<b>Investimentos no acesso aquaviário</b>	<b>Responsável</b>
Aprofundamento do canal de acesso à profundidade de 16m DHN	Concessionária
Aprofundamento do canal de acesso à profundidade de 17m DHN	Concessionária
Instalação de boias de sinalização náutica no trecho 5	Concessionária
<b>Sistemas de monitoramento e segurança portuária</b>	<b>Responsável</b>
Complementação do ISPS-CODE	Concessionária
Implementação do VTMS	Concessionária
<b>Demais projetos e Sistemas</b>	<b>Responsável</b>
Revitalização do Valongo	Concessionária
Entroncamento Ponta da Praia	Concessionária

- **Prazos - Investimentos Obrigatórios**

Investimentos no Acesso Rodoviário:

- Bacia Canal 4 - **Conclusão: Ano 3.**
- Reurbanização da Avenida Mário Covas - **Conclusão: Ano 3.**
- Acesso à Ilha Barnabé - **Conclusão: Ano 3.**
- Acesso à Avenida Perimetral da Margem Esquerda — APME - **Conclusão: Ano 5**

Investimentos no Acesso Aquaviário.

- Aprofundamento do canal de acesso à profundidade de 17 m D H N – **Conclusão: Ano 4**
- Instalação de Boias de Sinalização Náutica no Trecho 5 do Canal de Acesso - **Conclusão: Ano 11**

Implantação de Sistemas de Monitoramento e Segurança Portuária:

- Complementação do sistema para atendimento *ao International Ship and Port Facilities Security Code* - ISPS-CODE - **Conclusão: Ano2**
- Implantação *do Vessel Traffic Management Information System* — VTMS: - **Conclusão: Ano 1**

Demais Investimentos:

- Revitalização do Valongo - Local: Armazéns de 1 a 5 no Porto Organizado. **Conclusão: Ano 3**

- **Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS):** A Concessionária responsabiliza-se pela realização dos Investimentos Mínimos, dos Níveis de Capacidade da FIPS e pelo cumprimento dos Indicadores de Performance dos serviços de disponibilização da

infraestrutura de transporte ferroviário de acordo com os níveis e especificações operacionais previstos no Contrato de Cessão da FIPS.

- Enquanto o Contrato de Cessão da FIPS estiver em vigor, a **Concessionária não poderá cobrar tarifa ou qualquer preço pela exploração da infraestrutura de acesso ferroviário dos usuários** ou da cessão da FIPS, exceto aqueles previstos no Contrato de Cessão FIPS.
- Caso o Contrato de Cessão da FIPS seja por qualquer razão extinto, a **Concessionária deverá assumir a prestação do serviço de disponibilização da infraestrutura de acesso ferroviário**, podendo explorá-lo diretamente ou mediante contratação de terceiros.
- **Exploração de Instalações Portuárias e de Áreas Não Afetas às Operações Portuárias:**
  - A exploração das Instalações Portuárias pela Concessionária será admitida apenas na forma indireta, isto é, mediante contratos celebrados com os Exploradores de Instalação Portuária.
  - Os contratos celebrados entre a Concessionária e os Exploradores de Instalação Portuária que envolvam a cessão ou utilização das Instalações Portuárias, serão regidos pelo direito privado, sem prejuízo da regulação incidente.
  - O prazo de vigência dos contratos não poderá ultrapassar o prazo de vigência do Contrato de Concessão, salvo nos casos em que o prazo remanescente da Concessão não seja suficiente para garantir viabilidade econômica ao empreendimento, mediante prévia autorização do Poder Concedente, ouvida a ANTAQ.
- **Remuneração da Concessionária:** Composta por **Receitas Tarifárias** e **Receitas Não Tarifárias**.
  - É vedada a criação de qualquer outra cobrança tarifária para os respectivos serviços portuários que não esteja prevista no anexo de tarifas e preços.
  - Para efeitos de pagamento das Tarifas Portuárias, também serão considerados Usuários os Terminais de Uso Privado ou **embarcações** destinadas ou provenientes de Terminais de Uso Privado que venham a utilizar os serviços públicos portuários.
  - A Concessionária será remunerada por meio dos seguintes Grupos Tarifários:
    - Grupo 1 - Tarifas de Infraestrutura de Acesso Aquaviário;
    - Grupo 2 - Tarifas de Instalações de Acostagem; e
    - Grupo 3 - Tarifas de Infraestrutura Operacional ou Terrestre.
  - As tarifas do **Grupo da Infraestrutura de Acesso Aquaviário** remuneram a disponibilização de via aquática, abrigos, áreas de fundeio, canais e bacias de evolução, balizamento, sinalização e gerenciamento do acesso dentro da área do Porto Organizado;

- As tarifas do **Grupo de Instalações de Acostagem** remuneram a disponibilização de cais, píeres, pontes de atracação, boias de amarração, clolfins e a infraestrutura acessória ou contígua, **quando gerida diretamente pela Concessionária**;
  - As tarifas do **Grupo de Infraestrutura Operacional ou Terrestre** remuneram a disponibilização de estradas, rodovias e ferrovias, incluindo o armamento, pavimentação, sinalização e iluminação, acessos e áreas de estacionamentos geridos diretamente pela Concessionária, que podem, inclusive, ser utilizadas por Terminais de Uso Privativo, ensejando neste caso cobrança desses usuários.
- Durante o **primeiro mês a partir da data de eficácia**, a Concessionária deverá observar para as **Tarifas Portuárias**, os valores atualmente vigentes na Tabela I, Tabela II e Tabela III para o Porto Organizado, conforme estabelecido no Resolução DIPRE Nº 90, de 13/06/2018<sup>5</sup>.
  - **Transcorrido o primeiro mês**, a Concessionária poderá propor, a seu critério, os valores das Tarifas de Infraestrutura de Acesso Aquaviário, das Tarifas de Instalações de Acostagem e das Tarifas de Infraestrutura Operacional ou Terrestre, desde que observados os mecanismos de **Tarifa Teto Média** e o **Limite de Dispersão Tarifária**.

Valores iniciais de tarifa teto média no ano 0 (Reprodução da tabela 1 do Anexo de tarifas e preços)	
Serviço	Tarifa teto média
Utilização da infraestrutura de acesso aquaviário	R\$ 1.156,82/mil toneladas de TpB (porte bruto da embarcação) data-base de janeiro de 2021
Utilização das instalações de acostagem	R\$ 2.004,42/mil x LOA x Horas Atracadas (data-base de janeiro de 2021)
Utilização das infraestruturas operacionais ou terrestres	R\$ 489,58/mil toneladas (data-base de janeiro de 2021)

- As propostas de **alteração dos valores das Tarifas Portuárias deverão ser submetidas à ANTAQ**, para ciência, com antecedência de 90 (noventa) dias ao início da sua vigência e publicadas com antecedência de 60 (sessenta) dias ao início da sua vigência, inclusive quando se tratar de: (i) inclusão ou exclusão de cobranças, modalidades ou submodalidades tarifárias; (ii) modificação nas regras de manuseio, isenções, descontos e normas de aplicação; e (iii) reajustes, a qualquer tempo.

<sup>5</sup> <https://www.portodesantos.com.br/>



- A formação de tarifa levará em consideração os indicadores de desempenho listados no plano de exploração portuária, bem como os fatores de redutores de tarifa, indicadores de qualidade de serviço, além do fator de produtividade que será estimado pela ANTAQ periodicamente, por metodologia própria.
- **Reajuste:** As Tarifas Teto Médias serão reajustadas a cada 12 (doze) meses, sempre em dezembro, com vigência para o ano-calendário posterior.
- **Revisão dos parâmetros da Concessão:** Os Parâmetros da Concessão serão revistos a cada período de 5 (cinco) anos contados da Data de Eficácia.