

## Porto de Santos está em análise no TCU para arrendamento do Tecon 10

O Porto de Santos é o maior do Brasil de movimentação de carga containerizada, representando cerca de 26,5% das cargas movimentadas em terminais portuários no país, de acordo com dados da Agência Nacional de Transporte Aquaviários (Antaq)<sup>[1]</sup>. É um dos principais hubs para importação e exportação de cargas no país e ocupa a 46ª posição no ranking dos 50 maiores portos de contêineres do mundo<sup>[2]</sup>. O potencial de Santos é notório e gera muita expectativa para o aproveitamento mais eficiente do porto.

Atualmente, três agentes operam terminais portuários em Santos: BTP, DPW e Santos Brasil. Dois deles possuem relação com armadores: o BTP é detido por TIL e APM Terminals (vinculados, respectivamente, à MSC e Maersk, dois grupos que atuam no transporte marítimo de contêineres) e o Santos Brasil é atualmente controlado pela CMA-CGM. Quando um armador também detém ou opera terminal portuário costuma-se dizer que há uma relação vertical ou simplesmente uma verticalização.

Interessante notar que a verticalização no setor portuário — mais especificamente, envolvendo o transporte e movimentação de contêineres — é prática consolidada não apenas no Brasil, mas no mundo, já que diversos portos em outros países possuem terminais de contêineres controlados, no todo ou em parte, por agentes que possuem relação societária com armadores. Na Europa, por exemplo, a verticalização é realidade na Holanda, Bélgica, Alemanha, Espanha, Grécia e Itália, com destaque para os portos de Gioia Tauro (Itália), Piraeus (Grécia) e Valencia (Espanha), cuja totalidade dos terminais é detida por armadores. Já na Antuérpia (Bélgica) e Rotterdam (Holanda) mais da metade da capacidade de movimentação de contêineres nos respectivos portos é gerida por terminais que possuem armadores como acionistas — no caso da Bélgica, mais de dois terços da capacidade do porto estão sob ingerência de armadores. Estes portos estão entre os 10 maiores da Europa.

### Verticalização nos EUA

A verticalização também conquistou grande espaço em solo norte-americano. Dentre os 10 maiores portos dos Estados Unidos, Los Angeles, Long Beach, Nova York e Seattle são exemplo de infraestruturas portuárias geridas, em alguma medida, por armadores. No caso do Porto de Los Angeles, todos os sete terminais possuem relação com armadores.

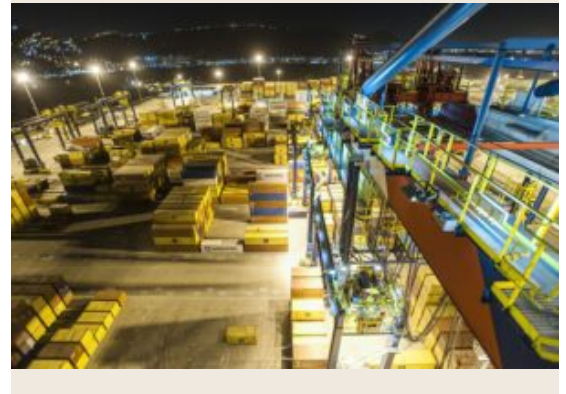
Diante de uma forte tendência de verticalização entre armadores e terminais portuários no mundo, causa espanto que exista quem defenda a proibição de que armadores possam deter e assumir terminais portuários de contêineres. É um contrassenso. Trata-se de um claro retrocesso, seja por limitar a concorrência, seja por desprezar as naturais eficiências que decorrem de uma verticalização.

Nesse contexto, a verticalização não envolve apenas a MSC, Maersk e CMA CGM. Atualmente, outros armadores também possuem posição societária em terminais portuários, como a COSCO, Hapag-Lloyd, ONE, MOL e Evergreen. Portanto, não se pode falar que se trata de uma estratégia restrita aos maiores armadores.

### Projetos de infraestrutura portuária

Voltando ao caso de Santos, apesar da atual estrutura concentrada em três terminais, há três projetos relevantes que preveem uma ampliação da infraestrutura portuária para os próximos anos e, conseqüentemente, propiciarão o aumento da movimentação de contêineres no principal porto do País.

Reprodução



Spacca

O principal projeto no Porto de Santos está em vias de ser arrendado via leilão. Trata-se da área denominada Tecon Santos 10 (Cais Saboó), destinada à operação de terminal portuário de contêineres e outras cargas. Desde 2021, a Agência Nacional de Transporte Aquaviários (Antaq) avalia o modelo e documentos para viabilizar o leilão e o arrendamento. No processo preparatório para o leilão, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) foi consultado pela Antaq e, após a devida avaliação das condições estruturais, o órgão regulatório recomendou não limitar a participação da Maersk e MSC e tampouco da BTP, atestando não haver preocupações concorrenciais objetivas com a verticalização neste caso.

Ainda no curso das discussões sobre o leilão do Tecon Santos 10, a CMA CGM (via CMA Terminals) submeteu ao Cade e Antaq a aquisição do controle da Santos Brasil. Esta operação, aprovada em abril de 2025, foi muito relevante sob a perspectiva concorrencial. Primeiro porque propiciou a um outro terminal ser detido por um armador. Segundo porque o Cade avaliou mais uma vez o fenômeno da verticalização no Porto de Santos e, novamente, afastou a possibilidade de que esta, em si, represente um risco à concorrência.



## Problema concorrencial

Este último ponto é muito importante e merece maior reflexão: se a verticalização não é objetivamente um problema concorrencial, não há razão ou motivos para restringir (*ex ante*) a participação de armadores de um leilão de terminal portuário.

Assim, há substanciais evidências de que operações verticalizadas não devem ser rechaçadas previamente na concessão de terminais portuários. Pelo contrário, é uma prática de eficiência econômica disseminada nas principais economias do mundo.

Não obstante, parte dos críticos à verticalização ancora sua posição na concentração atual ou que pode ser gerada se um armador vier a assumir o Tecon Santos 10. Tal receio faria sentido se não houvesse outros projetos de expansão envolvendo o Porto de Santos. Um desses projetos é da Triunfo, que pretende movimentar cerca de 9 milhões de toneladas em contêineres<sup>[3]</sup>.

Hoje, a capacidade de movimentação de contêineres no cais santista é de cerca de 5 milhões TEUs. Outro projeto é da Evolve, que pretende desenvolver quatro terminais multicargas na Ilha de Bagres que podem ser alterados para operar apenas contêineres, hipótese em que atingiria 4,5 milhões de TEUs de capacidade de movimentação por ano<sup>[4]</sup>.

## Aumento da capacidade de movimentação

Independentemente da precisão das estimativas de movimentação de cargas, a implementação desses projetos de novos terminais irá agregar capacidade de movimentação e, conseqüentemente, diluirá as participações de mercado das empresas. A se confirmar estas capacidades, nenhum incumbente atual teria mais de 20% de participação de mercado após os novos terminais passarem a operar. Nesta conjuntura, quaisquer dos atuais concorrentes que assumissem o Tecon Santos 10 não representaria uma concentração tão relevante, sendo pouco provável que ultrapasse 35% de participação de mercado.

Esta perspectiva contradiz as previsões de concentração no Porto de Santos propagadas por críticos da verticalização no leilão do Tecon Santos 10. É preciso avançar nas discussões de melhoria da infraestrutura do Porto de Santos, mas com o debate a partir de argumentos fundados e que considerem as melhores práticas internacionais.

Para além do temor injustificado na verticalização de terminais portuário, é preciso ter cautela com as opiniões que alegam que a relação entre armadores e terminais portuários tende a gerar impactos negativos. As evidências empíricas provam o contrário: há mais sinergias na verticalização, o que pode acarretar em melhores serviços aos usuários, sobretudo com a antecipação de demandas e menor tempo despendido entre a coleta e entrega de cargas.



---

[1] Estatístico Aquaviário da Antaq. Disponível [aqui](#).

[2] Disponível [aqui](#).

[3] Disponível [aqui](#).

[4] Disponível [aqui](#) e [aqui](#).

Fonte: <https://conjur.jumps.com.br/2025-jul-18/rendamento-do-tecon-10/>