



PARECER SEI Nº 8451/2021/ME

Assunto: Audiência Pública nº 10/2021, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que tem por objetivo obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos tendentes à realização de certame licitatório de arrendamento de área portuária localizada dentro da poligonal do Porto Organizado de Santos/SP, destinada à instalação de terminal dedicado à movimentação e armazenagem de grãos sólidos vegetais, denominado STS11.

Acesso: Público

Processo SEI nº 10099.100367/2021-77

Brasília, 08 de junho de 2021.

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

1. Avalia-se a proposta de licitação do terminal de leilão para o arrendamento de área e infraestrutura pública para a movimentação e armazenagem de **grãos sólidos vegetais**, localizado no **Porto Organizado de Santos/SP**, denominada **STS11**, submetido à Audiência Pública pela Antaq.
2. Trata-se da análise da documentação (técnica e jurídica), materializada por meio de Estudos Técnicos, Minutas de Edital, Contrato e respectivos anexos, com foco no modelo regulatório institucional e nas regras aplicáveis para o arrendamento, disponibilizados pela Antaq.
3. A modelagem submetida à Audiência Pública tem como objetivo contribuir para o incremento de investimentos privados no setor de infraestrutura, de forma a contribuir para a redução do descompasso entre a expansão da capacidade da infraestrutura portuária frente ao crescimento do setor.
4. Destaque-se que o modelo institucional-regulatório proposto para os arrendamentos de terminais portuários visa a assegurar maior eficiência na exploração dos terminais portuários nos portos brasileiros, de forma a permitir a otimização do uso do espaço (público) portuário.
5. A despeito do mérito da proposta de modelagem, da análise das questões de natureza concorrencial e regulatória envolvidas, observam-se aspectos passíveis de aprimoramento da proposta, na forma de 12 contribuições apresentadas nos parágrafos **24, 25, 37, 40, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48 e 49** deste Parecer.
6. Trata-se de manifestação em conformidade com as atribuições da Secretaria relativas à promoção da concorrência e outros incentivos à eficiência econômica constantes na Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, e no Decreto nº 9.745, de 08 de abril de 2019.

2. DA ANÁLISE

2.1 Da Fundamentação Legal

7. A Antaq, nos termos dos artigos 23 e 27 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, constitui-se como a responsável pela regulação e fiscalização dos portos organizados e as instalações portuárias neles localizadas e a exploração da infraestrutura aquaviária federal, tendo como atribuições a elaboração de editais e instrumentos de convocação e a promoção dos procedimentos de licitação e seleção para concessão, arrendamento ou autorização da exploração de portos organizados ou instalações portuárias, de acordo com as diretrizes do Poder Concedente.

2.2 Da Proposta de Área para Arrendamento Portuário

8. A área disponível para arrendamento, denominada de STS11, no Porto Organizado de Santos, está localizada na região do Paquetá na margem direita do Complexo Portuário de Santos/SP, sob jurisdição da Santos Port Authority – SPA, empresa pública vinculada ao Ministério da Infraestrutura – MInfra. A área de arrendamento será destinada **exclusivamente às atividades de movimentação e armazenamento de grãos sólidos vegetais** e provisoriamente será de 61.976 m² nos dois primeiros anos (Fase 1), passando a compreender sua magnitude definitiva de 87.934 m² (Fase 2) a partir do 3º ano^[1].

Figura 1: Fase 1 do Arrendamento STS11



Fonte: MInfra^[2]

Figura 2: Fase 2 do Arrendamento STS11



Fonte: MInfra^[3]

9. Trata-se de **projeto brownfield**, em área previamente ocupada por estruturas permanentes existentes, podendo essas serem substituídas, adaptadas ou renovadas. A área do Paquetá foi tradicionalmente ocupada por diferentes arrendatários que movimentam grãos, açúcar e celulose. Hoje, é entendido que tal subdivisão do Paquetá em pequenas áreas prejudica a produtividade geral do terminal. Sendo assim, decidiu-se pela consolidação dessa área sob a denominação de STS11. Existem atualmente bens disponíveis na área de arrendamento que poderão ser utilizados pelo futuro arrendatário, dada a situação de conservação em que se encontram.

10. O valor global estimado do Contrato de Arrendamento a partir das receitas a serem auferidas é de **R\$ 11,55 bilhões**. O **prazo** para o arrendamento proposto é de **25 anos**, que de acordo com o Ministério da Infraestrutura - Minfra^[4], foi estabelecido de forma a comportar os investimentos necessários para operação da área, mantendo-se valores razoáveis para as outorgas fixas e variáveis. Destaque-se que o Item 3.3 (fls.12 e 13) da minuta de Contrato prevê a possibilidade de prorrogação do contrato de arrendamento por sucessivas vezes, até o limite de 70 anos.

11. O futuro arrendatário deverá realizar investimentos em instalações e equipamentos necessários para operação, que incluem, no mínimo, o sistema de embarque com capacidade nominal de 3.000 t/h para dois berços e sistemas transportadores equivalentes, capacidade estática mínima total de 516,6 mil toneladas e sistema de recepção (rodoviária e ferroviária) equivalente a 16,3 milhões de toneladas/ano. Tais investimentos mínimos foram estimados pela EPL em **R\$ 693 milhões** e consistem de:

- Instalação de estrutura para o cercamento do terminal;
- Obras de demolição de edificações incluindo silos e armazéns;
- Aquisição e instalação de sistema de combate a incêndio;
- Aquisição e instalação de trilhos ferroviários para criação de ramais ferroviários internos;
- Pavimento rígido para o sistema de recepção rodoviária do terminal;
- Construção de novos silos com capacidade estática total mínima de 426.600 toneladas;
- Aquisição de equipamentos para carregamento de navios (dois carregadores de navios Shiploader, com capacidade nominal individual mínima de 3.000 t/h, com dimensões para atender embarcação de projeto tipo Panamax de pelo menos 80 mil Toneladas por Porte Bruto - TPB^[5]);
- Aquisição de conjunto de equipamentos para transporte de granéis entre o cais, armazém e

silos com capacidade nominal mínima de 1.000 t/h para recepção (ferroviária e rodoviária) e 3.000 t/h para expedição aquaviária, incluindo sistema de despoeiramento, torre de transferência, elevador de canecas e balança de fluxo, com capacidades equivalentes;

- Aquisição de sistema de descarregamento ferroviário;
- Instalação de 6 (seis) balanças rodoviárias;
- Instalação de 8 (oito) balanças ferroviárias;
- Aquisição de sistema de descarregamento rodoviário com capacidade de recepção anual mínima de 4,7 milhões de toneladas ano;
- Aquisição de 2 (duas) pás carregadeiras para mover a carga no interior do armazém;
- Aquisição e instalação de subestação; e
- Dragagem dos berços para profundidade de -15m DHN^[6].

12. De acordo com a Empresa de Planejamento e Logística - EPL^[7], a proposta de modelagem baseia-se em estudo elaborado por equipe técnica própria da SPA e analisada e ajustada pela equipe técnica própria da EPL, a partir de solicitação do Ofício nº 144/2019/DNOP-SNPTA/SNPTA, de 22/10/2019. Destaque-se que a SPA e EPL serão ressarcidas pelos custos incorridos na elaboração do projeto, conforme previsão constante do art. 21 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, no valor de R\$ 322 mil e R\$ 149 mil, respectivamente, nos termos do Item 27.2.3 da minuta de Edital (fl. 49).

13. Quanto ao critério de julgamento da proposta vencedora, o Item 22.2 (fl. 40) da minuta de Edital estabelece o maior valor de outorga a ser pago à Autoridade Portuária pela cessão onerosa da área do Arrendamento. In verbis:

*22.2 O critério de julgamento do **Leilão** é o de maior **Valor da Outorga** a ser pago à **Autoridade Portuária** pela cessão onerosa da área do **Arrendamento**, devendo o montante ser apresentado em reais, com no máximo 2 (duas) casas decimais.*

14. Na hipótese de existência de duas ou mais propostas, os itens 22.6 a 22.8 (fl. 41) da minuta de Edital preveem a realização de leilão em viva-voz, desde que as ofertas das Proponentes classificadas estejam entre as 3 maiores propostas ou o seu valor seja igual ou superior a 90% da maior proposta. O valor da outorga deverá ser pago em uma parcela, correspondente a 25% do valor da outorga, antes da assinatura do contrato e o restante em 5 parcelas anuais, nos termos do Item 27.2.2 (fls. 48 e 49) da minuta de Edital e do Item 9.2.4 (fl. 26) da minuta de Contrato.

15. Além do pagamento do valor de Outorga, o futuro arrendatário deverá realizar pagamentos de arrendamento fixo no valor de R\$ 5,08 milhões mensais e arrendamento variável, no valor de R\$ 6,81/tonelada de qualquer carga movimentada, nos termos do Item 9.2.1 (fls. 24 e 25) da minuta de Contrato. De acordo com a documentação disponibilizada^[8], para fins de modelagem, foi utilizada a taxa WACC estabelecida pela metodologia do então Ministério da Fazenda, por intermédio da Nota Conjunta SEI nº 2/2018/SEPRAC/STN/SEFEL-MF, de 30/10/2018 que estabeleceu o valor da taxa de desconto em 9,38% a.a.

16. Relativamente aos cenários de demanda utilizados na modelagem, os estudos^[9] utilizaram inicialmente de um critério macro de estimativa de demanda relativa ao Complexo Portuário de Santos^[10] e de forma micro relativa à parcela a ser capturada pelo terminal STS11 para **soja, farelo de soja, milho e açúcar**. As fontes utilizadas para embasar as projeções foram:

- a. Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019);
- b. Projeções do Agronegócio Brasil 2019/20 a 2029/30 – Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - MAPA;
- c. Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos (PDZ - 2020); e
- d. Estimativas de Produção para as safras de Grãos e Açúcar – CONAB.

17. Já a demanda micro do terminal STS11 foi estimada a partir da capacidade de atendimento projetada para o Complexo Portuário de Santos tendo em vista: (a) estimativa de giro médio de estoque; (b) capacidades estáticas das instalações futuras; (c) capacidades estáticas das instalações em operação. Estas estimativas micro consideraram os dados históricos dos terminais operando em Santos, bem como um coeficiente

de aumento de eficiência de 25% em relação à média normal histórica de giro do estoque. Tais estimativas indicam que em 2047 (seguindo o cenário macro tendencial) existiria mesmo com a implantação do Terminal STS11 um déficit de capacidade dinâmica (capacidade estática X giro de estoque). Ressalte-se que quando plenamente operacional o Terminal STS11 irá abarcar 15,26% % da capacidade dinâmica total do Complexo Portuário de Santos para graneis sólidos vegetais (soja, farelo de soja, milho e açúcar)^[11]. Tais informações são resumidas na tabela abaixo:

Tabela 1 – Dimensionamento para o Terminal STS11

Dimensionamento Granéis Sólidos Vegetais	
Demanda Aquaviária Prevista para 2047 (t) - Cenário Tendencial	99.162.986
+ 10% Segurança Operacional	9.916.299
= Capacidade Dinâmica Aq. Futura Necessária (t)	109.079.284
- Capacidade Dinâmica Aq. Existentes e Planejada (t)	86.654.005
= Déficit de Capacidade Dinâmica Aq. (t)	22.425.279
/ Giro Médio Estimado	30,46
= Capacidade Estática Aquaviária a ser implementada (t)	736.239
Capacidade Dinâmica a ser implementada STS11	15.600.000
Capacidade Estática a ser implementada STS11	512.160
Capacidade Dinâmica Futura a ser implementada	6.825.279
Capacidade Estática Futura a ser implementada	224.079

Fonte: Ministério da Infraestrutura^[12]

18. Além disso, foi estimada a demanda a ser atendida pelo Terminal STS 11 a partir do processo de entrada em operação da capacidade dinâmica do terminal e uma suposição de utilização dessa capacidade ao longo do tempo (o ramp up do terminal):

Tabela 2 – Evolução da captura do mercado de graneis sólidos vegetais (soja, farelo de soja, milho e açúcar)

<i>Ramp Up:STS11</i>	3 anos		Taxa:	0,33
Aumento de 33,33% ao ano.				
ANO	Capacidade Dinâmica	Cap. Utilizada	Share Nominal (%)	Share Efetivo (%)
2023	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
2024	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
2025	3.150.000	100,00%	3,64%	3,64%
2026	15.600.000	33,33%	12,11%	7,67%
2027	15.600.000	66,67%	12,11%	11,71%
2028	15.600.000	100,00%	12,11%	15,74%

Fonte: Ministério da Infraestrutura^[13]

19. Quanto aos aspectos tarifários, a modelagem proposta para o arrendamento do terminal STS11 utiliza a liberdade do arrendatário na definição de preços^[14]. Tal escolha se justificaria pela existência de concorrência efetiva, o que poderia ocorrer em tese pela via inter e intraportos, algo que, de forma genérica, é abordado na seção IX da documentação do MInfra sobre o processo.^[15] Ocorre que a questão concorrencial não tem análise específica, tendo se optado por considerá-la como abarcada pelo estudo de mercado nas abordagens macro (para a concorrência interporto) e micro (para a concorrência intraporto), algo que trouxe certo prejuízo ao tratamento da questão. Mesmo sem uma análise concorrencial específica, a documentação^[16] da abordagem micro aponta que existem diversos terminais atuando em graneis sólidos vegetais no Porto de Santos e sem *players* com grandes participações (12 terminais com participações projetadas para 2023 entre 17,77% e 3,23%), o que indicaria um ambiente de concorrência intraporto efetiva, algo que será abordado mais

a fundo na seção seguinte. Ressalte-se que, não obstante ser prevista liberdade na definição de preços, mantém-se a possibilidade de que a Antaq possa coibir eventual abuso de poder econômico contra os usuários, mediante procedimento administrativo específico, nos termos do Item 10.1 da Minuta de Contrato (fl.28).

20. Finalmente, com o objetivo de resguardar o cumprimento das obrigações contratuais, o Item 16.1 da minuta de Contrato (fl. 39) prevê a obrigatoriedade de o Concessionário constituir Garantia de Execução do Contrato, no valor de R\$ 288,84. milhões, durante toda a vigência do contrato.

2. 3 Da Análise dos Aspectos Concorrenciais

21. A metodologia de análise de impacto concorrencial da OCDE^[17] consiste na verificação de um conjunto de questões na análise do impacto de políticas públicas sobre a concorrência. De acordo com a mencionada metodologia, o impacto competitivo pode ocorrer por meio de quatro efeitos: i) limitação no número ou variedade de fornecedores; ii) limitação da concorrência entre empresas; iii) diminuição de incentivos para as empresas competirem; e iv) limitação das opções dos clientes e da informação disponível.

22. Da análise da documentação submetida à Audiência Pública Antaq nº 10/2021, apresentam-se as recomendações relacionadas aos aspectos concorrenciais. A princípio vislumbra-se que o processo do terminal STS11 apresenta riscos concorrenciais potenciais, no que tange aos aspectos “i”, “ii” e “iii”. Isso porque um Porto Público simultaneamente detém um quase poder de monopólio na sua zona de influência (hinterlândia), caso não exista concorrência interporto, e a concorrência intraportuária é limitada pela disponibilidade de espaço físico no Porto, representado relevante barreira à entrada. Ambas as características parecem se verificar no Porto de Santos: (i) quase poder de monopólio com baixa concorrência interporto em boa parte da zona de influência; e (ii) restrição do acesso a áreas do porto para a operação de instalações portuárias necessárias ao manuseio e armazenagem de cargas, representando limitação estrutural à livre entrada de operadores de terminais. Ressalte-se que, no caso do Complexo Portuário de Santos, tais limitações potenciais à concorrência parecem ser exacerbadas pelo fato de que as projeções da EPL indicam um déficit na capacidade de atendimento à demanda projetada para graneis sólidos vegetais, conforme apontado na **Tabela 1** acima. Por outro lado, conforme apontando no parágrafo 18 acima e será abordado em mais detalhes na subseção 2.3.1, a presença de diversos terminais atualmente atuando no segmento de graneis sólidos vegetais no Complexo Portuário de Santos, com participações de mercado diluídas, sugerem a presença de um ambiente competitivo, o que em tese mitigaria os riscos concorrenciais potenciais apontados, desde que tal configuração de mercado seja mantida. Assim, buscou-se analisar eventuais características do processo licitatório em tela apresenta que apresentam riscos concorrenciais potenciais e apresentar sugestões que possam mitigar tais riscos.

23. Inicialmente quanto aos aspectos concorrenciais passíveis de melhoria, a possibilidade de prorrogação do contrato de arrendamento encontra-se prevista nos Itens 2.5 (fl. 10) e 3.3 (fls. 12 e 13) das minutas de Edital e Contrato, respectivamente. De acordo com o Item 3.3 da minuta de Contrato, este pode ser prorrogado, por sucessivas vezes, até o limite de 70 anos, incluído o prazo de vigência original, condicionado ao reequilíbrio econômico-financeiro. *In verbis*:

*3.3 O presente Contrato poderá ser prorrogado por sucessivas vezes, a exclusivo critério do **Poder Concedente**, nos termos deste **Contrato** e seus **Anexos**, até o limite máximo de 70 (setenta) anos, incluídos o prazo de vigência original e todas as suas prorrogações, condicionado ao reestabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do **Contrato**.*

24. Entende-se que a realização periódica de licitações é uma oportunidade de seleção de novos agentes prestadores de serviço, que neste momento podem apresentar propostas mais vantajosas, tanto sob a ótica dos preços ofertados aos usuários dos serviços, quanto sob a ótica da produtividade, de forma que a prorrogação sucessiva de contratos traz potencialmente prejuízos de natureza concorrencial. Nesse contexto, é recomendável que as prorrogações sejam restritas às hipóteses de necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos, limitando-se ao prazo de até 5 anos, a exemplo do que já é utilizado nos contratos de concessões de aeroportos. Assim, recomenda-se à Antaq limitar a possibilidade de prorrogação do contrato às

hipóteses de reequilíbrio econômico-financeiro, restrito ao prazo máximo de 5 anos. (CONTRIBUIÇÃO 01)

25. Outro aspecto relevante de natureza concorrencial diz respeito ao critério de julgamento da melhor proposta, que se limita ao maior valor de outorga, sem levar em consideração outros aspectos previstos no art. 6º da Lei nº 12.815, de 2013. Desta forma, considerando que a modelagem não incorpora outros critérios que possam vir a induzir uma maior produtividade e/ou trazer menores custos e melhor prestação de serviços aos usuários, recomenda-se à Antaq avaliar a possibilidade de incorporá-los entre os mecanismos de julgamento da proposta, além do valor de outorga, em linha com o possibilitado pela Lei nº 12.815/13 e a otimização do bem-estar do consumidor. (CONTRIBUIÇÃO 02)

2.3.1 Do Mercado Local de Granéis Sólidos Vegetais

26. Quanto à análise concorrencial portuária no mercado de grãos sólidos vegetais, conforme apontou-se no parágrafo 18 acima, ressalte-se que não obstante menção pelo MInfra^[18] da realização de uma análise quanto à concorrência interporto e intraporto no bojo no estudo de mercado, de fato tal análise está apenas implícita, em formato genérico, não tendo ocorrido propriamente uma análise específica da questão concorrencial nos estudos da EPL, nem no restante da documentação disponibilizada para a Audiência Pública. O estudo da EPL^[19] aponta que se considera que a análise de mercado macro corresponde a uma análise da concorrência interporto e a análise de mercado micro a uma análise da concorrência intraporto.

27. Não obstante tal falta de um tratamento mais específico da questão concorrencial, depreende-se que não foi considerada a existência de concorrência interporto, apesar da existência do Porto de São Sebastião no Cluster São Paulo, que seria a zona de influência (hinterlândia) do Porto de Santos^[20]. Ocorre que na projeção de demanda foi assumido que o Porto de Santos manteria sua participação nos grãos sólidos vegetais considerados (soja, farelo de soja, milho e açúcar), não ocorrendo deslocamento de demanda para outros Portos. De qualquer forma, segundo literatura dos organismos multilaterais^[21], o usual é que a concorrência interporto seja a exceção e não a regra, podendo normalmente se aplicar a algumas localidades para alguns tipos de cargas que dispõem de infraestrutura logística para acesso a outro porto de distância e capacidade comparável. No mesmo sentido, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE, conforme exposto em estudo^[22] elaborado pelo seu Departamento de Estudos Econômicos, tem considerado que a existência de concorrência interporto deve ser tomada com cautela, sendo usualmente a exceção e não a regra. Assim, no caso concreto em tela do Porto de Santos, desconsiderar a concorrência interporto se mostra inclusive a opção mais conservadora, sob o ponto de vista concorrencial.

28. Quanto à **concorrência intraporto**, isto é, entre os diferentes terminais operando no Complexo Portuário do Porto de Santos, se por um lado a questão não é abordada diretamente, por outro apresentam-se nas projeções de demanda micro da EPL as participações projetadas dos atuais operadores de terminais e do Terminal STS11. Tal projeção também é apresentada no item 22.14.2 do Edital (fl. 43):

Tabela 3 – Capacidade futura para grãos sólidos vegetais do Complexo Portuário de Santos, referente aos anos de 2028-2047

Terminal	Capacidade Dinâmica Futura (t)	Percentual de participação de mercado
ADM do Brasil Ltda/Berço 39	5.909.092	5,96%
Terminal Exportador de Santos Ltda. - TES/Berço 38	8.680.883	8,76%
Terminal XXXIX de Santos S/A	7.523.432	7,59%
T-Grão Cargo Terminal de Granéis S/A	4.081.538	4,12%
Companhia Auxiliar de Armazéns Gerais - (Coperçucar TEAÇU 3) 5 armazéns	9.137.772	9,22%
Elevações Portuárias S/A (Rumo - TEAÇU 1 e 2) 10 armazéns	15.077.324	15,21%
Terminal 12A S/A	-	-
TEAG - Terminal de Exportação de Açúcar do Guarujá Ltda.	4.203.375	4,24%
TEG - Terminal Exportador do Guarujá Ltda.	2.741.332	2,77%
Terminal de Granéis do Guarujá S/A - TGG	6.579.196	6,64%
TIPLAM	15.001.176	15,14%
TUP CUTRALE	4.568.886	4,61%
STS11	15.600.000	15,74%

Fonte: EPL^[23]

29. Na tabela acima pode-se constatar que o Terminal STS11 passará a ocupar 15,74% da capacidade dinâmica projetada do segmento de grãos sólidos vegetais, existindo muitos *players* competindo (12 terminais existentes + STS11), com nenhuma participação acima de 20%. A princípio, tal quadro indica um ambiente plenamente competitivo.

30. No entanto, uma primeira dúvida sobre essa análise é se existe substitubilidade para utilização das estruturas a serem implantadas no terminal STS11 para todos os quatro tipos de grãos sólidos vegetais considerados nos estudos. Isso porque um dos preceitos básicos da análise concorrencial é que análises de concentração de mercado devem considerar o mercado relevante envolvido (ver por exemplo, o Guia de Análise de Concentração Horizontal do CADE)^[24]. Assim, para que se trate do mesmo mercado relevante é importante que exista substitubilidade, mesmo que esta seja imperfeita, envolvendo uma mínima adaptação das estruturas do terminal envolvidas em termos de custo e tempo. Parece haver tal substitubilidade no caso em tela, indicada por exemplo, no estudo de mercado da EPL^[25], que aponta o seguinte:

“O Complexo Portuário de Santos exportou em média 77,74% da produção de açúcar nacional e 47,25% da produção de milho, permitindo grande flexibilidade operacional com redução dos custos logísticos dos terminais de grãos sólidos vegetais que podem compartilhar a estrutura de armazenagem para movimentar soja, farelo de soja, milho e açúcar.”

31. Um outro aspecto importante quanto à questão concorrencial é que existe previsão no Edital (Item 22.14, folhas 42 e 43), de permitir que a empresa ou grupo econômico vencedor só possa ter participação atual de 40% em grãos sólidos vegetais no Porto de Santos, caso não exista outra proposta válida. Ressalte-se que tal tipo de limitação é meritória como medida para preservar a concorrência, porém não é apresentada justificativa de por que foi adotado tal percentual.

32. Ressalte-se que em análise anterior desta Seae^[26] relativa ao processo do Terminal STS08A, também no Porto de Santos, voltado a movimentação e armazenagem de grãos líquidos e gasosos, também existia a mesma previsão, que teria sido incorporada a partir de recomendação do Tribunal de Contas da União – TCU. Ocorre que tal recomendação do TCU não apontou o percentual a ser aplicado, conforme apontado na Nota de Rodapé no. 17 do Parecer da Seae.

33. Assim, seria importante que fosse apresentada justificativa técnica para a escolha do percentual de 40% adotado. A título ilustrativo, fazendo uma analogia entre a análise concorrencial voltada para atos de

concentração de empresas com posição dominante e a situação dos terminais em um porto que tem restrição de espaço e, portanto, elevadas barreiras à entrada, o art. 36, § 2º da Lei nº 12.529/2011 presume posição dominante para uma **posição de ao menos 20 % no mercado relevante envolvido**.

34. Nesse sentido, também cumpre apontar recomendação desta Seae, contida na Nota Técnica nº 12972/2021/SEI, de 26 de março de 2021, relativa à análise, em sede de Audiência Pública, da proposta de arrendamento de terminal portuário em Maceió/AL para que, em existindo outros interessados, se evitasse que Arrendamento de Terminal no Porto de Macéio/AL fosse atribuído a empresa ou conjunto de empresas que detivessem posição dominante presumida utilizando o mesmo critério de 20% do mercado relevante envolvido do art. 36, § 2º da Lei nº 12.529/2011. Ressalte-se que tal recomendação também considerou posição dominante não só sob o aspecto horizontal (terminais no porto), mas também considerando a integração vertical na cadeia logística a montante (por exemplo, operadores logísticos terrestres, tais como ferrovias) e a jusante (por exemplo, armadores), algo que não foi considerado no processo em tela.

35. Outra questão que se apresenta é que no Edital não fica claro se a participação de 40% a ser considerada inclui a área STS11, parecendo a redação indicar que se trata da participação prévia e não posterior a licitação:

“22.14. Empresas ou grupos econômicos com participação de mercado acima de 40% (quarenta por cento) no mercado objeto do estudo, só poderão ser declarados vencedores na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida.

22.14.1. A regra prevista no item 22.14 se estende às sociedades Controladas, Controladoras, Coligadas, e sujeitas ao mesmo controle comum.

22.14.2. Para aferição da participação do mercado, utilizar-se-ão os valores indicados na tabela abaixo, retirados do estudo Seção B – Estudos de Mercado, Tabela 30, denominada “Capacidade atual e futura para Granéis Sólidos Vegetais do Complexo Portuário de Santos”, coluna referente aos anos de 2028-2047.

Terminal	Capacidade Dinâmica Futura (t)	Percentual de participação de mercado
ADM do Brasil Ltda/Berço 39	5.909.092	5,96%
Terminal Exportador de Santos Ltda. - TES/Berço 38	8.680.883	8,76%
Terminal XXXIX de Santos S/A	7.523.432	7,59%
T-Grão Cargo Terminal de Granéis S/A	4.081.538	4,12%
Companhia Auxiliar de Armazéns Gerais - (Coperçucar TEAÇU 3) 5 armazéns	9.137.772	9,22%
Elevações Portuárias S/A (Rumo - TEAÇU 1 e 2) 10 armazéns	15.077.324	15,21%
Terminal 12A S/A	-	-
TEAG - Terminal de Exportação de Açúcar do Guarujá Ltda.	4.203.375	4,24%
TEG - Terminal Exportador do Guarujá Ltda.	2.741.332	2,77%
Terminal de Granéis do Guarujá S/A - TGG	6.579.196	6,64%
TIPLAM	15.001.176	15,14%
TUP CUTRALE	4.568.886	4,61%
STS11	15.600.000	15,74%

Tabela 1: Capacidade futura para Granéis Sólidos Vegetais do Complexo Portuário de Santos, referente aos anos de 2028-2047

Fonte: EPL

36. Ressalte-se que se a interpretação é que o percentual de 40% se aplica a uma empresa ou grupo

econômico **antes** da licitação, isso significaria que o vencedor poderia potencialmente deter algo próximo a 55% da capacidade posterior para graneis sólidos vegetais no Complexo Portuário de Santos. Tal participação oferece risco de abuso de posição dominante. Mesmo que o percentual se refira à participação após o leilão, é importante que seja embasado o critério utilizado para atribuir esse percentual. Assim, no parágrafo abaixo apresenta-se contribuição à Audiência Pública visando esclarecer tais pontos.

37. A Previsão do Edital (Item 22.14, folhas 42 e 43), de permitir que vencedor só possa ter participação atual de 40% em graneis sólidos vegetais no Porto de Santos caso não exista outra proposta válida, é meritória para a concorrência, mas sugere-se explicitar justificativa da escolha do percentual de 40%, dado que o art. 36, § 2º Lei nº 12.529/2011 presume posição dominante quando um grupo econômico controla 20% ou mais do mercado relevante envolvido. Também sugere-se explicitar: (a) se tal percentual de participação se aplica considerando a área STS11 a ser arrendada; (b) se existe substitubilidade, mesmo que imperfeita e sujeita a poucas adaptações, para utilização dos equipamentos envolvidos nos terminais citados na tabela de participação de mercado; (c) justificar por que não foi considerada na limitação de participação do vencedor, a participação nas cadeias logísticas imediatamente a montante (por exemplo, operadores logísticos de ferrovias) e a jusante (por exemplo, armadores). (CONTRIBUIÇÃO 03)

38. Por fim, quanto às questões concorrenciais, um último aspecto a ressaltar é que o Contrato prevê no Item 7.1.2.1 (fls. 20 e 21) Movimentação Mínima Exigida de soja, farelo de soja, milho e açúcar, em conjunto, passando de 1.719 mil toneladas no 3º Ano de Contrato até 9.780 no Ano 25. Entende-se que tal tipo de previsão visa evitar situação em que se promova propositalmente a ociosidade do terminal, ocorrendo o mesmo com outros terminais, a partir de acordos tácitos ou explícitos (cartel), restringindo a oferta como parte de estratégia de elevação de preços, em conduta anticoncorrencial passível de punição pelo CADE. Ressalte-se que para cumprimento de tal Movimentação Mínima Exigida, consoante ao disposto no Item 9.2.3.2 (folha 26 do Contrato) não é contabilizada a movimentação de graneis sólidos vegetais em geral, mas apenas para os quatro tipos indicados em conjunto (soja, farelo de soja, milho e açúcar). Se tal restrição pode parecer ineficiente à primeira vista, no caso em tela parece justificável em face da previsão de que existirá nas projeções de demanda tendencial (e mais ainda no caso otimista) insuficiência de capacidade no atendimento a esses quatro graneis sólidos vegetais pelo Complexo Portuário de Santos. Assim, tal tipo de mecanismo pode evitar uma restrição a oferta ainda maior para tais graneis em prática anticompetitiva, além do que, a possibilidade de atendimento em qualquer combinação dos quatro tipos de graneis parece trazer a flexibilidade necessária ao concessionário para otimizar sua operação.

2.4 Da análise de Onerosidade Regulatória

39. A Instrução Normativa Seae nº 111, de 5 de novembro de 2020, prevê a análise de cinco itens, com foco na redução da onerosidade regulatória:

i) obrigações regulatórias;

- Padrão pró-concorrência: a obrigação não deve provocar distorção concorrencial entre agentes econômicos; onerosidade da obrigação não deve representar barreira econômica ou prejudicar agentes econômicos de menor porte ou potenciais entrantes; deve haver acessibilidade e isonomia aos meios de cumprimento da obrigação.

ii) requerimentos técnicos;

- Padrão pró-concorrência: a exigência de requerimento técnico não deve onerar mercado a ponto delimitar a concorrência; o requerimento técnico não deve inviabilizar produto ou serviço de oferta ampla e global; o requerimento técnico não deve submeter os produtores brasileiros a ambiente mais oneroso que concorrentes que produzam em solo estrangeiro; e o requerimento técnico não deve inviabilizar o desenvolvimento de tecnologias ou modelos disruptivos que possam potencialmente ocorrer na margem

da regulação.

iii) restrições e proibições;

- Padrão pró-concorrência: a regulação não deve limitar o uso de técnicas, meios ou resultados úteis ao mercado que não apresentem comprovado risco a terceiros ou caráter sistêmico; a regulação não deve inviabilizar o livre desenvolvimento tecnológico de diferentes alternativas concorrentes; a regulação não deve inviabilizar a oferta de produtos ou serviços de livre e amplo acesso em mercados desenvolvidos.

iv) licenciamento; e

- Padrão pró-concorrência: a regulação deve garantir isonomia, transparência e previsibilidade entre agentes econômicos estabelecidos e potenciais entrantes, inclusive para o desenvolvimento de modelos econômicos disruptivos; onerosidade do cumprimento do licenciamento, incluindo custos diretos e indiretos, não deve representar barreira de entrada ou distorção concorrencial; Licenciamento não deve sujeitar o produtor brasileiro a ambiente menos competitivo que seus concorrentes estrangeiros.

v) complexidade normativa.

- Padrão pró-concorrência: a regulação deve ser clara, objetiva, previsível e isonômica, a fim de garantir simetria de informação regulatória entre os agentes econômicos do setor; a regulação deve ser consolidada, harmonizada e íntegra, a fim de garantir ampla acessibilidade a potenciais novos entrantes, incluindo de origem estrangeira.

40. Da análise da documentação disponibilizada, identifica-se agravo da proposta sob o aspecto de onerosidade regulatória, especificamente na questão de restrições e proibições, materializado no Item 11.1.5 da minuta de Edital (fl. 19), que estabelece a liderança obrigatória de empresa brasileira em consórcios entre brasileiras ou estrangeiras. Considerando a possibilidade de participação de empresas estrangeiras, isoladamente ou em consórcio, não há justificativas para a exigência de liderança obrigatória de empresa brasileira, no caso de consórcio entre empresa(s) brasileira(s) e estrangeira(s). Trata-se de proibição com poder inibir a formação de arranjos societários mais eficientes e competitivos, constituindo-se em barreira à entrada a determinados agentes econômicos e, conseqüentemente, potenciais limitadores de concorrência. Da análise da documentação disponibilizada, não se constatou nenhuma justificativa para a restrição apresentada. Nesse contexto, recomenda-se à Antaq reavaliar a exigência de liderança de empresa brasileira nas hipóteses de consórcio entre empresas brasileiras e estrangeiras ou, alternativamente, apresentar as razões que fundamentem a restrição proposta. (CONTRIBUIÇÃO 04)

41. Adicionalmente, a despeito de não se constituírem em fatores de onerosidade regulatória, apresentam-se algumas contribuições, visando ao aperfeiçoamento da modelagem proposta.

42. A constituição de Sociedade de Propósito Específico (SPE) consta como faculdade do arrendatário, nos termos do Item 19.2.1 da minuta de Edital (fl. 31). Considerando a efetividade da figura das SPE na gestão de negócios, uma vez que propicia a efetiva separação das gestões do empreendimento e dos negócios originários dos respectivos acionistas, recomenda-se à Antaq adotar a obrigatoriedade de constituição de SPE para o arrendatário do terminal STS11. (CONTRIBUIÇÃO 05)

43. O item 4.3 (fl. 15) da minuta de Contrato estabelece a possibilidade de alteração do Plano Básico de Implementação (PBI), que contém as especificações técnicas e de desempenho a serem atendidas pela Arrendatária, com vistas ao cumprimento da Proposta pelo Arrendamento, bem como aos Parâmetros do Arrendamento. Tendo em vista o PBI ser documento com forte vínculo com as obrigações de investimentos, recomenda-se à Antaq ajustar a redação do Contrato de Arrendamento de forma a explicitar que tais alterações devem ser aderentes ao objeto e obrigações inicialmente pactuadas, bem como esclarecer/explicitar se as alterações no PBI devem ser acompanhadas de Reequilíbrio de Contrato. (CONTRIBUIÇÃO 06)

44. A alocação de riscos de casos fortuitos ou força maior seguráveis à época da contratação do

seguro, ao arrendatário (Item 13.1.13 - fl. 32 da minuta de Contrato) está associada a evento subjetivo e de difícil mensuração pelo ente regulador - aferição da existência de seguros para cobertura do evento à época da contratação ou renovação das apólices dos seguros exigidos da arrendatária. Nesse contexto, visando a reduzir incertezas, recomenda-se à Antaq explicitar todos os riscos atribuíveis ao arrendatário. (CONTRIBUIÇÃO 07)

45. O Item 13.2.5 da minuta de Contrato (fl. 34) desonera a arrendatária do risco associado ao atraso ou paralisação das Atividades decorrentes da demora ou impossibilidade da obtenção das licenças ambientais da instalação portuária, bem como no descumprimento das condicionantes nela estabelecidas. A despeito do caráter meritório da medida, há que se excluir desse conjunto de riscos atribuíveis ao Poder Concedente, as situações em que a arrendatária der causa, de forma deliberada, ao atraso na emissão das licenças ambientais e as hipóteses em que o eventual descumprimento de condicionantes seja de responsabilidade da arrendatária. Nesse contexto, recomenda-se à Antaq ajustar a redação do item 13.2.5 da minuta de Contrato, com o objetivo de excluir a situação em que a arrendatária dê causa a atrasos na obtenção de licenças ambientais ou a descumprimento de condicionantes. (CONTRIBUIÇÃO 08)

46. A minuta de Edital estabelece a obrigação de integralização de, no mínimo, 50% do capital em moeda (Item 27.2.5 - fl. 49). O Item 21.1 da minuta de contrato (fl. 48), que trata das condições de integralização de capital, não contém a mencionada exigência, razão pela qual se recomenda à Antaq proceder à uniformização de redação dos referidos documentos. (CONTRIBUIÇÃO 09)

47. Quanto à possibilidade de pagamento de eventuais indenizações devidas ao arrendatário, ao final da concessão, por eventual novo arrendatário, nos termos do Item 14.4 - fl. 37 da minuta de contrato, recomenda-se à Antaq explicitar a fundamentação jurídica aplicável, para fins de favorecimento da segurança jurídica do processo. (CONTRIBUIÇÃO 10)

48. Os Itens 25.3.3 e 25.4.7.3 da minuta de Contrato (fls. 53 e 56) contêm a possibilidade de pagamento, diretamente pelo Poder Concedente aos financiadores, do saldo devedor dos financiamentos efetivamente aplicados em investimentos, com os recursos da indenização devida à arrendatária. A despeito do caráter meritório da medida, visando à redução do risco associado ao financiamento do negócio, é importante a adoção de procedimentos formais visando a reduzir o risco de futuros questionamentos pelas partes envolvidas, razão pela qual se recomenda à Antaq exigir a declaração de quitação das partes envolvidas - credor e arrendatária - antes do efetivo pagamento. (CONTRIBUIÇÃO 11)

49. Finalmente, na realização de arbitragem para as controvérsias ou disputas oriundas ou relacionadas ao Contrato, constante do Item 27.3 da minuta de Contrato (fls. 60 a 63), não consta a exigência de decisão administrativa prévia da agência reguladora, razão pela qual se recomenda a inserção deste requisito, com prazo determinado para manifestação da Antaq, com vistas a preservar a competência decisória da Antaq. Destaque-se que em caso de descumprimento do prazo estabelecido para decisão administrativa da agência reguladora, a exigência de decisão administrativa prévia a eventual processo de arbitragem deverá ser suprimida. (CONTRIBUIÇÃO 12)

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

50. Este parecer apresentou considerações sobre a Audiência Pública Antaq nº 10/2021, com o objetivo de obter contribuições, subsídios e sugestões para os documentos técnicos e jurídicos relativos à realização de certame licitatório referente ao arrendamento de terminal portuário destinado à movimentação e armazenagem de grãos sólidos vegetais no Porto Organizado de Santos/SO, denominado STS11.

51. De acordo com a documentação disponibilizada, a modelagem de licitação para o arrendamento possui aspectos de natureza concorrencial e onerosidade regulatória a serem aperfeiçoados. Adicionalmente, apresentam-se aspectos de aperfeiçoamento regulatório, visando a dar maior clareza e redução de riscos associados ao empreendimento. As contribuições apresentadas encontram-se listadas a seguir.

- i) limitar a possibilidade de prorrogação do contrato às hipóteses de reequilíbrio econômico-financeiro, restrito ao prazo máximo de 5 anos, nos termos do parágrafo 23 deste Parecer;

- ii) avaliar a incorporação de outros mecanismos de julgamento da proposta, em linha com a Lei nº 12.815/13, nos termos do Item 24 deste Parecer;
- iii) explicitar: (a) justificativa da escolha do percentual de 40% de participação máxima de mercado para o vencedor, supondo existirem outros interessados, dado que o art. 36, § 2º Lei nº 12.529/2011 presume posição dominante quando um grupo econômico controla 20% ou mais do mercado relevante envolvido; (b) se tal percentual de participação se aplica considerando ou não a área arrendada; (c) se existe substitubilidade, mesmo que imperfeita e sujeita a poucas adaptações, para utilização dos equipamentos envolvidos nos terminais citados na tabela de participação de mercado; e (d) por que não foi considerada na limitação de participação do vencedor a participação nas cadeias logísticas imediatamente a montante (por exemplo, operadores logísticos de ferrovias) e a jusante (por exemplo, armadores), nos termos do parágrafo 36 deste Parecer;
- iv) reavaliar a exigência de liderança de empresa brasileira nas hipóteses de consórcio entre empresas brasileiras e estrangeiras ou, alternativamente, apresentar as razões que fundamentem a restrição proposta, nos termos do parágrafo 39 deste Parecer;
- v) adotar a obrigatoriedade de constituição de SPE para o arrendatário do terminal SUA07, nos termos do parágrafo 41 deste Parecer;
- vi) ajustar a redação do Contrato de Arrendamento de forma a explicitar que tais alterações devem ser aderentes ao objeto e obrigações inicialmente pactuadas, bem como esclarecer/explicitar se as alterações no PBI devem ser acompanhadas de Reequilíbrio de Contrato, nos termos do parágrafo 42 deste Parecer;
- vii) explicitar todos os riscos atribuíveis ao arrendatário, nos termos do parágrafo 43 deste Parecer;
- viii) ajustar a redação do item 13.2.5 da minuta de Contrato, com o objetivo de excluir a situação em que arrendatária dê causa a atrasos na obtenção de licenças ambientais ou a descumprimento de condicionantes, nos termos do parágrafo 44 deste Parecer;
- ix) proceder à uniformização de redação das minutas de Edital e Contrato, em relação às condições exigidas para integralização de capital (integralização mínima de 50% em moeda), nos termos do parágrafo 45 deste Parecer;
- x) explicitar a fundamentação jurídica aplicável à possibilidade de pagamento de eventuais indenizações devidas ao arrendatário, ao final da concessão, por eventual novo arrendatário, nos termos do parágrafo 46 deste Parecer;
- xi) exigir a declaração de quitação das partes envolvidas - credor e arrendatária, antes do efetivo pagamento nas hipóteses de pagamento pelo Poder Concedente, diretamente aos financiadores, do saldo devedor dos financiamentos efetivamente aplicados em investimentos, com os recursos da indenização devida à arrendatária, nos termos do parágrafo 47 deste Parecer;
- xii) instituir o requisito de decisão administrativa prévia da Antaq, com prazo determinado para manifestação, para a realização de arbitragem para as controvérsias ou disputas oriundas ou relacionadas ao Contrato, nos termos do parágrafo 48 deste Parecer.

À consideração superior.

Documento assinado eletronicamente

FERNANDO ATLEE PHILLIPS LIGIÉRO
Especialista em Políticas Públicas e Gestão Governamental

De acordo.

Documento assinado eletronicamente

FÁBIO COELHO BARBOSA

Coordenador

De acordo.

Documento assinado eletronicamente

MAURÍCIO MARINS MACHADO

Coordenador-Geral

De acordo.

Documento assinado eletronicamente

ANDREY VILLAS BOAS DE FREITAS

Subsecretário de Advocacia da Concorrência

De acordo.

Documento assinado eletronicamente

GEANLUCA LORENZON

Secretário de Advocacia da Concorrência e Competitividade

[1] Informações constantes dos parágrafos 16 a 31 (fl. 03 a 05) da Nota Técnica SEI/MINFRA nº 3801402, de 03/03/2021.

[2] Idem, p. 4.

[3] Idem, p. 4.

[4] Idem, p. 3.

[5] Segundo estudo da Antaq (2012, p. 2), a TPB pode ser considerada como a diferença entre o deslocamento bruto e o líquido da embarcação, ou seja, o que pode ser transportado em carga, combustível e equipagem (tripulação). Disponível em: < <http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2017/03/Raio-X-da-Frota-Brasileira-de-Navegação-de-Cabotagem.pdf> >

[6] DHN - Diretoria Hídrica e Navegação da Marinha.

[7] Informação da “Seção A – Apresentação” do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA da EPL elaborado a partir de análise e atualização do EVTE originalmente elaborada pela SPA, folha 1.

- [8] Informação da Nota Técnica SEI/MINFRA nº 3801402, de 03/03/2021, folha 3.
- [9] “Seção B – Estudos de Mercado” do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA da EPL elaborado a partir de análise e atualização do EVTE originalmente elaborada pela SPA.
- [10] O Complexo Portuário de Santos congrega o Porto Organizado (Público), terminais retroportuários e os Terminais de Uso Privado - TUPs. Segundo a Santos Port Authority, existem atuando hoje no Complexo Portuário de Santos: 6 TUPs, 8 terminais retroportuários e 39 terminais no Porto Organizado. Disponível em: < http://www.portodesantos.com.br/wp-content/uploads/Arrendatarios_v2.pdf?29122020 >. Acesso em: 27/05/21.
- [11] Sendo 15.600.000 (t) a capacidade dinâmica total projetada para o Terminal STS11, 86.654.005 (t) a capacidade total projetada para os demais terminais, temos $15.600.000 / (86.654.005 + 15.600.000) = 15,26\%$.
- [12] Informação da Nota Técnica SEI/MINFRA nº 3801402, de 03/03/2021, folha 16.
- [13] Idem, folha 16.
- [14] Idem, folhas 8 e 9.
- [15] Idem, folhas 9 a 16
- [16] Informação da Tabela 30 da “Seção B – Estudos de Mercado” do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA da EPL elaborado a partir de análise e atualização do EVTE originalmente elaborada pela SPA, folha 28.
- [17] OCDE (2017). Guia de Avaliação da Concorrência. Versão 3.0. Disponível em: < <http://www.oecd.org/daf/competition/49418818.pdf> > Acesso em 02/06/21.
- [18] Informação da Nota Técnica SEI/MINFRA nº 3801402, de 03/03/2021, folhas 6-7 e 9
- [19] Informação da “Seção B – Estudos de Mercado” do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA da EPL elaborado a partir de análise e atualização do EVTE originalmente elaborada pela SPA, folha 7.
- [20] Idem, folha 8.
- [21] Ver, por exemplo: (i) World Bank (2007). Port Reform Tool Kit – 2nd Edition Disponível em: < <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/library/port-reform-toolkit-ppiaf-world-bank-2nd-edition> > Acesso em 08/04/21; e (ii) Organization for Economic Cooperation and Development - OECD (2011) Competition in Ports and Ports Services. Policy Roundtables. Disponível em: < <https://www.oecd.org/daf/competition/48837794.pdf> >. Acesso em 08/04/21
- [22] Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE (2017). Mercado de Serviços Portuários. Cadernos do CADE. Departamento de Estudos Econômicos, p. 36 a 43. Disponível em: < <https://cdn.cade.gov.br/Portal/centrais-de-conteudo/publicacoes/estudos-economicos/cadernos-do-cade/mercado-de-servicos-portuarios-2017.pdf> > Acesso em 20/04/21.
- [23] Informação da Tabela 30 da “Seção B – Estudos de Mercado” do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA da EPL elaborado a partir de análise e atualização do EVTE originalmente elaborada pela SPA, folha 28.
- [24] Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE (2016). Guia para Análise de Atos de Concentração Horizontal. 2.3 Mercado Relevante (MR), p. 13-21 Disponível em: < <https://cdn.cade.gov.br/Portal/centrais-de-conteudo/publicacoes/guias-do-cade/guia-para-analise-de-atos-de-concentracao-horizontal.pdf> >. Acesso em 02/06/21
- [25] Informação da “Seção B – Estudos de Mercado” do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA da EPL elaborado a partir de análise e atualização do EVTE originalmente elaborada pela SPA, folha 4.
- [26] Parecer SEI nº 9847/2020/ME, de 17 de junho de 2020.



Documento assinado eletronicamente por **Geanluca Lorenzon**, **Secretário(a) de Advocacia da Concorrência e Competitividade**, em 09/06/2021, às 19:59, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Andrey Vilas Boas de Freitas**, **Subsecretário de Advocacia da Concorrência**, em 09/06/2021, às 20:01, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Maurício Marins Machado**,



Coordenador(a)-Geral, em 09/06/2021, às 20:22, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Fábio Coelho Barbosa, Coordenador(a)**, em 09/06/2021, às 21:03, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Fernando Atle Phillips Ligiéro, Especialista em Políticas Públicas e Gestão Governamental**, em 09/06/2021, às 21:07, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.economia.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **16295570** e o código CRC **CC0BAC5B**.
