



PARECER SEI Nº 15478/2021/ME

Assunto: Audiência Pública nº 18/2021, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), com o objetivo de obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos à realização de certame licitatório referente ao 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 granéis sólidos minerais, especialmente adubos (fertilizantes) e sulfatos, denominada STS53.

Acesso: Público

Processo SEI nº 10099.100842/2021-13

1. Sumário Executivo

1. A Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade do Ministério da Economia (Seae/ME) apresenta, por meio deste parecer, considerações sobre a matéria disposta na Audiência Pública Antaq nº 18/2021, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), visando a contribuir para o aprimoramento do leilão de licitação de arrendamento do terminal portuário, com base nas informações constantes nos documentos disponibilizados pela audiência pública, e tendo em vista os aspectos concorrenciais e regulatórios.
2. A mencionada Audiência Pública tem o objetivo de permitir a análise e manifestação dos documentos relativos à proposta de licitação para o arrendamento portuário, em terminal dedicado à movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais, especialmente adubos (fertilizantes) e sulfatos, localizado no Porto Organizado de Santos/SP, denominado área STS53.
3. Com base nas informações disponibilizadas pela Antaq nesta audiência pública, identificamos alguns pontos que podem acarretar prejuízo à concorrência, bem como onerosidade regulatória, além de outras questões de cunho regulatório que ensejam aperfeiçoamentos. Entre os pontos destacados para aperfeiçoamento, recomenda-se:
 - a) permitir que empresas estrangeiras possam liderar consórcio para participação na licitação;
 - b) exigência de constituição de SPE pelo futuro arrendatário, sem qualquer tipo de exceção;
 - c) limitar as hipóteses e o prazo de prorrogação contratual para fins de reequilíbrio econômico-financeiro;
 - d) instituir a possibilidade de reequilíbrio contratual nos casos de alteração do PBI que possa resultar em acréscimo/supressão de investimentos;

- e) especificar e exigir a contratação de seguro que for alocado para o Arrendatário decorrentes de caso fortuito ou força maior;
 - f) emitir documento de quitação plena para o pagamento pelo Poder Concedente diretamente aos Financiadores, mediante dedução de parte da indenização devida à Arrendatária; e
 - g) estabelecer como requisito ao processo de arbitragem a existência prévia de decisão administrativa.
4. Cabe salientar que as considerações eventualmente propostas pela Seae nas Audiências Públicas visam à contribuição para o aprimoramento da proposta de arrendamento, sob a ótica concorrencial e regulatória. A agência reguladora tem autonomia institucional para disciplinar os serviços prestados no setor de transportes aquaviários, nos termos da lei.
5. 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

6. 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 Arrendamento Portuário

7. A área de arrendamento denominada STS53, localizada no Porto Organizado de Santos, constitui-se como uma área para instalação portuária, caracterizada como *brownfield* (previamente ocupada por estruturas permanentes), destinada à implantação de empreendimento para movimentação, armazenagem e distribuição de granéis minerais, especialmente adubos (fertilizantes) e sulfatos, com área total de 87.891 m².
8. Atualmente, a área onde será implantado o STS53 localizam-se dois terminais portuários dedicados a carga geral, a saber: (i) Marimex Despachos, Transportes e Serviços Ltda.; e (ii) Deicmar Armazenagem e Distribuição Ltda. Sob outro enfoque, a outorga da área STS53 representa a possibilidade de um novo entrante ou o acréscimo de capacidade a algum dos atuais incumbentes para a operação de fertilizantes no Complexo Portuário de Santos.
9. O Terminal terá conexões rodoviária e ferroviária para a Região Metropolitana da Baixada Santista e conexão por esteiras transportadoras para o cais público que será retificado, na junção dos berços de atracação “curva 23” e “armazém frigorífico”. As atividades a serem desenvolvidas na área de arrendamento STS53 envolvem recepção, armazenagem e expedição de fertilizantes e sulfatos.
10. Por se tratar de área *brownfield* existem atualmente bens disponíveis na área de arrendamento STS53 que poderão ser utilizados pelo futuro arrendatário, na

situação de conservação em que se encontram, portanto, o empreendimento será executado sobre terreno com estruturas existentes, podendo essas ser demolidas ou renovadas. Também existem estruturas e equipamentos das atuais arrendatárias que não serão utilizadas pelo futuro arrendatário, levando em consideração a alteração de vocação do das áreas.

11. A proposta submetida à Audiência Pública consiste de arrendamento de Área Infraestruturas e Instalações Portuárias públicas localizadas no Porto Organizado de Santos, no Estado de São Paulo, para a realização das atividades de movimentação e armazenagem de granéis sólidos minerais, especialmente adubos (fertilizantes) e sulfatos, a serem desempenhadas pela Arrendatária, pelo prazo de 25 (vinte e cinco) anos, prorrogáveis até o prazo máximo de 70 (setenta) anos, sendo de responsabilidade da arrendatária a realização dos investimentos, benfeitorias e serviços não especificados, mas que venham a ser necessários para o alcance dos Parâmetros do Arrendamento.
12. O futuro arrendatário deverá realizar investimentos em instalações e equipamentos necessários para operação, que incluem no mínimo o sistema de recepção aquaviário com capacidade nominal de 3.000 t/h e sistema transportador equivalente, capacidade estática mínima de 278 mil toneladas e sistema de expedição rodoviária e ferroviária equivalente a 3,4 milhões e 3,1 milhões de toneladas ano, respectivamente.
13. Merece destaque que o contrato prevê que o projeto a ser efetivamente implantado será definido pelo licitante vencedor do certame, por meio de Projeto Executivo a ser aprovado pela Autoridade Portuária, a partir de um Plano Básico de Implantação (PBI), analisado preliminarmente pelo Poder Concedente, e, posteriormente, pela Autoridade Portuária, previamente ao projeto executivo e à execução das obras. O PBI contém, dentre outros, as especificações técnicas e de desempenho a serem desenvolvidas pela Arrendatária, com vistas ao "atendimento da Proposta pelo Arrendamento, bem como aos Parâmetros do Arrendamento".
14. Para efeito de modelagem, o futuro arrendatário deverá realizar investimentos em instalações e equipamentos necessários para operação, que incluem, no mínimo:
 - I - Obras de demolição de edificações;
 - II - Construção de armazéns com capacidade estática total mínima de 277.947 toneladas;
 - III - Aquisição de equipamentos para descarregamento de navios: descarregadores de navios tipo garra - grab ship unloader, com capacidade nominal individual mínima de 1.500 t/h, com dimensões para atender embarcação de projeto tipo Panamax e correspondentes moegas de recepção no cais;
 - IV - Aquisição de conjunto de equipamentos para transporte de granéis entre o cais, armazéns e sistema de expedição ferroviária (correia transportadora, sistema de despoeiramento, torre de transferência, elevador de canecas);
 - V - Instalação de no mínimo 3 (três) balanças de fluxo e 4 (quatro) balanças rodoviárias;
 - VI - Aquisição de no mínimo 12 (doze) pás carregadeiras para mover a carga no interior dos armazéns;
 - VII - Aquisição de sistema de carregamento ferroviário, para atender no mínimo 4 vagões simultâneos;
 - VIII - Aquisição e instalação de trilhos ferroviários a ser conectada a nova pera ferroviária;
 - IX - Aquisição e instalação de sistema de combate a incêndio;

- X - Aquisição e instalação de subestação;
- XI - Obra para o alinhamento do cais contemplando os seguimentos 5, 6 e 7;
- XII - Derrocamento do berço denominado “Curva 23” e “armazém frigorífico” para a cota do projeto -15 DHN (cota de dragagem -15,5 m DHN); e
- XIII - Dragagem do berço “Curva 23” e “armazém frigorífico” para cota do projeto -15 DHN.

15. A seguir, segue um resumo dos resultados chave do modelo, como receita bruta global, investimentos, valores de remuneração fixa e variável, Taxa Interna de Retorno (TIR) e Valor Presente Líquido (VPL) com um prazo de 25 anos.

Tabela 01: Principais resultados do projeto STS53	
Receita Bruta Global	R\$ 6.040.786.873,25 k
Fluxo de Caixa Global do Projeto	R\$ 1.075.445 k
Investimento Total	R\$ 658.838 k
Despesa Operacional Total	R\$ 1.868.608 k
Movimentação Total (t)	89.804 k
Valor de Remuneração mensal fixo	R\$ 1.417,8 k
Valor de Remuneração variável (R\$/t)	R\$ 6,58
Retorno Não Alavancado do Projeto	
TIR após o imposto	9,38%
Valor Presente Líquido do Projeto	R\$ 0
Retorno Não Alavancado do Projeto (sem valores de arrendamento)	
TIR após o imposto	14,58%
Valor Presente Líquido do Projeto	R\$ 245.114 k

Fonte: EVTEA - EPL - 2021.

16. A movimentação de granel sólido mineral operado no Complexo Portuário de Santos congrega os produtos: (i) fertilizantes; (ii) sal; e (iii) enxofre. Em 2020, foram movimentados 11,7 milhões de toneladas de granéis sólidos minerais, de modo que os fertilizantes representaram 62,9% dessa movimentação.
17. Os granéis sólidos minerais são movimentados pelas seguintes áreas no Complexo Portuário de Santos: (i) Terminal Marítimo do Guarujá (“TERMAG”), na Margem Esquerda do Porto de Santos; (ii) Terminal Integrador Portuário Luiz Antônio Mesquita (“TIPLAM”) - Terminal de Uso Privado (“TUP”), ao final do Canal de Piaçaguera; (iii) STS20 - Hidrovias do Brasil, na Margem Direita do Porto de Santos; e (iv) Descarga direta - berços da Margem Direita do Porto de Santos.
18. Dos terminais descritos acima, o enxofre é movimentado somente nos terminais

TERMAG e TIPLAM, que operam também fertilizantes. O terminal STS20, mesmo projetado para captar a totalidade da demanda de sal para o complexo portuário, possui disponibilidade para operar fertilizantes. Nota-se, portanto, que os terminais mais a descarga direta nos berços da Margem Direita representam alternativas, na perspectiva da demanda, ao futuro arrendatário do terminal da área STS53, caso essa área seja outorgada para um novo entrante.

19. A demanda macro de Sal não foi considerada no presente estudo, tendo em vista que a demanda futura de armazenagem e movimentação foi totalmente alocado ao terminal STS20 recentemente licitado no Porto Organizado de Santos. Para o terminal STS53 não foi considerado a demanda de enxofre, tendo em vista questões ambientais bem como as questões que envolvem a interação porto/cidade.
20. A partir da delimitação dos produtos que serão movimentados no terminal STS53 buscou-se, com base nos dados do Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019), nas Projeções do Agronegócio Brasil 2019/20 a 2029/30 - Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - MAPA e nos dados históricos sobre a importação de adubos (fertilizantes) disponibilizados pela Associação Nacional para difusão de Adubos (ANDA), identificar a demanda macro total prevista para o horizonte de projeto, com início no ano de 2023 até o ano de 2047. Posteriormente, a demanda macro identificada será segregada entre os participantes de mercado de forma a calcular a demanda micro para o terminal STS53.
21. A demanda de adubos (fertilizantes) está diretamente relacionada com o crescimento da produção agropecuária nacional, principalmente, no tocante as importações de fertilizantes visto que a produção nacional de fertilizantes não atende a demanda interna. Considerando as Projeções do Agronegócio Brasil 2019/20 a 2029/30 - MAPA, ou seja, pelo período de 10 anos, a taxa de crescimento ponderada da produção agrícola foi estimada em 2,28 ao ano. Da mesma forma, o crescimento anual estimado das importações de adubos (fertilizantes) no Brasil é de 2,28% entre 2020 e 2030. Para o período entre 2030 e 2047 adotou-se as taxas de crescimento do Plano Mestre do Complexo Portuário de Santos (2019). A tabela 2 apresenta os resultados:

Tabela 2: Taxas de crescimento Fertilizantes - Cenário Tendencial	
Taxa de Crescimento Fertilizante Tendencial	%
Fertilizantes 2020-2030	2,28%
Fertilizantes 2030-2035	1,94%
Fertilizantes 2035-2040	2,00%
Fertilizantes 2040-2045	1,85%
Fertilizantes 2045-2050	1,69%

Fonte: EVTEA - EPL - 2021

22. Segundo a Nota Técnica nº 113/2021/CGMP-SNPTA/DNOP/SNPTA, de 01 de julho de 2021, o Brasil importou 29.511 mil toneladas de fertilizantes intermediários e 2.247 mil toneladas de fosfato natural (matéria-prima), sendo que o Complexo Portuário de Santos participou com 21,86% deste total, correspondendo a 6.942 toneladas. Para 2020, projetou-se a importação de adubos (fertilizantes) e fosfato natural em 32.484 mil toneladas com participação do Complexo Portuário de Santos em 22,68%, equivalente a 7.366 mil toneladas. Com isso, estimou-se que a demanda macro capturada de fertilizantes e sulfatos pelo Porto de Santos será em torno de 23,38%, correspondente à participação média entre 2019 e 2020 do total importado pelo Brasil, com acréscimo de 5%.
23. Identificado a demanda macro aquaviária no cenário tendencial (base), busca-se a definição dos cenários alternativos de movimentação, denominados cenário

otimista e pessimista, os quais são fornecidos pelo Plano Mestre do porto. No cenário otimista de demanda macro, considera-se que os adubos (fertilizantes) crescerão a taxa de 2,41% ao ano durante o período contratual de 25 anos. No cenário pessimista considera-se a taxa de crescimento 1,45% ao ano do Plano Mestre para adubos (fertilizantes).

24. Para estimar a taxa de crescimento da demanda macro de sulfato dissódico, no período entre 2023 a 2047, considerou-se a taxa média ponderada de crescimento de fertilizantes e do sal do mencionado Plano Mestre, no cenário tendencial, equivalente a 1,96%^[1] ao ano, tendo em vista que não há específica para este produto. Em relação à demanda futura de sulfato dissódico, considera-se as projeções do Plano Mestre, sendo 2,20% ao ano no cenário otimista e 1,68% ao ano no cenário pessimista.
25. A tabela 3 a seguir apresenta as projeções de demanda macro de granéis minerais, especialmente adubos (fertilizantes) e sulfatos, em diferentes cenários, os quais serão utilizados para projetar a demanda micro para o terminal portuário STS53.

Tabela 3: Projeções para movimentação de adubos (fertilizantes) e sulfatos no Porto de Santos			
Demanda Macro: Complexo Portuário de Santos			
Granéis Sólidos Minerais - Cenários (toneladas)			
Ano	Tendencial	Pessimista	Otimista
2023	8.898.404	8.693.842	8.933.759
2024	9.099.153	8.821.317	9.147.379
2025	9.304.437	8.950.665	9.366.110
2026	9.514.360	9.081.914	9.590.074
2027	9.729.028	9.215.092	9.819.396
2028	9.948.546	9.350.227	10.054.206
2029	10.173.026	9.487.347	10.294.633
2030	10.402.578	9.626.483	10.540.814
2031	10.604.939	9.767.664	10.792.884
2032	10.811.237	9.910.919	11.050.986
2033	11.021.547	10.056.280	11.315.264
2034	11.235.949	10.203.778	11.585.866
2035	11.454.521	10.353.444	11.862.943
2036	11.683.091	10.505.309	12.146.649
2037	11.916.222	10.659.408	12.437.145
2038	12.154.006	10.815.771	12.734.592
2039	12.396.534	10.974.433	13.039.156
2040	12.643.902	11.135.427	13.351.009
2041	12.879.258	11.298.789	13.670.324
2042	13.118.996	11.464.552	13.997.281
2043	13.363.198	11.632.753	14.332.062
2044	13.611.946	11.803.426	14.674.855
2045	13.865.326	11.976.609	15.025.851

2046	14.103.182	12.152.339	15.385.248
2047	14.345.126	12.330.653	15.753.245

Fonte: EVTEA – EPL - 2021

26. Para construir a estimativa da demanda portuária no terminal STS53 foi realizada uma avaliação da dinâmica competitiva de mercado no Complexo Portuário de Santos, incluindo análise da capacidade atual e futura das instalações existentes e projetadas na região de influência com o objetivo de estimar a demanda potencial dos produtos a serem movimentados. Para se chegar à demanda micro, torna-se relevante a definição da estimativa de divisão de mercado (*marketshare*) para o horizonte contratual, o qual é definido de acordo com a divisão de capacidades (*capacityshare*) do mercado. A ideia central é de que, no médio e longo prazo, haverá convergência entre *marketshare* e o *capacityshare*.
27. A tabela 4 a seguir apresenta participação de mercado das instalações portuárias com base capacidade de armazenagem dos terminais portuários dedicados à movimentação de fertilizantes e sulfatos no Porto de Santos.

Tabela 4: Participação de Mercado das Instalações Dedicadas à Movimentação de Fertilizantes e Sulfatos no Complexo Portuário de Santos

Terminal Portuário	Capacidade de Armazenagem 2026 (t)	Market Share	Capacidade de Armazenagem 2027 - 2047 (t)	Market Share
STS53	1.600.000	12,8%	5.558.938	35,2%
STS20	2.600.000	20,8%	2.600.000	16,5%
TERMAG	3.600.000	28,8%	3.600.000	22,8%
TIPLAN	2.400.000	19,2%	2.400.000	15,2%
Descarga Direta	2.301.106	18,4%	1.620.701	10,3%
Total	12.501.106	100%	15.779.639	100%

Fonte: EVTEA – EPL - 2021

28. Importante destacar que, conforme o documento “STS53 - Estudo de Mercado - Análise Concorrencial”, disponibilizado na Audiência Pública, os consumidores do produto “terminais portuários para a operação de fertilizantes” de São Paulo, Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso utilizam-se dos serviços em Santos e em outros complexos portuários do país, na seguinte proporção: Santos (44%), Paranaguá (30%), Vitória (11%) e Outros (15%). Tal constatação, segundo o referido estudo, indica a possibilidade de desvio de demanda em caso de aumento de preços pequeno, porém significativo e não transitório, por parte de algum terminal de Santos, para terminais portuários para a operação de fertilizantes nos Complexos de Paranaguá e Vitória.
29. Ainda segundo o mencionado estudo, o Complexo Portuário de Paranaguá mostrou-se uma alternativa ao de Santos na região Centro-Sul pelo fato de Paranaguá contestar, de forma significativa, nas quatro unidades de federação atendidas por Santos, ou seja, em 100% da demanda do mercado. Já o porto de Vitória contesta Santos em apenas dois Estados (Minas Gerais e Goiás), correspondendo a 38% da demanda do mercado, indicando que para 62% da demanda do mercado, o porto de Vitória não representa uma alternativa a Santos. Por isso, a proposta para definição do mercado relevante geográfico é: Complexos Portuários de Santos e Paranaguá.
30. Segundo o citado estudo, o cenário atual (cenário 0) identifica a presença de 7 agentes econômicos representativos no mercado relevante de terminais portuários para a operação de fertilizantes nos Complexos Portuários de Santos e Paranaguá. Quanto aos terminais portuários que podem movimentar fertilizantes,

verifica-se que nenhum deles possui mais de 20% de participação de mercado, sendo 4 deles com porte semelhante – sendo 3 em Santos e 1 em Paranaguá, na faixa de 10-20% de participação de mercado – com capacidade entre 2,4 e 3,6 milhões de toneladas. Além disso, as características desse mercado relevante, com terminais portuários do mesmo porte em ambos os complexos portuários e com a representativa operação de descarga direta também nos dois portos apontam para ambiente de rivalidade efetiva para a prestação de serviços de terminais portuários para a operação de fertilizantes nos Complexos Portuários de Santos e Paranaguá.

31. No Cenário 1, tem-se o acréscimo representativo de capacidade de oferta no mercado relevante - na ordem de 27% em relação ao Cenário 0, exclusivamente no Porto de Santos, por parte de um entrante no mercado, isto é, não detentor de outorga dos demais 5 terminais de porte relevante. A tabela 5 apresenta o Cenário 1, com o terminal STS53 sendo um entrante.

Tabela 5: Cenário 1 - participação de mercado com STS53 sendo um entrante			
Prestadores de Serviço	Complexo Portuário	Capacity Share (t)	Market Share (%)
STS53	Santos	5.558.938	21,6%
Descarga Direta ^[2]	Paranaguá	5.652.266	22,0%
TERMAG	Santos	3.600.000	14,0%
Fospar	Paranaguá	3.586.583	14,0%
STS20	Santos	2.600.000	10,1%
Tiplan	Paranaguá	2.400.000	9,3%
Descarga Direta	Santos	1.620.701	6,3%
Ponta do Félix	Paranaguá	521.016	2,0%
TCP	Paranaguá	141.023	0,5%
Subtotal Santos		15.779.639	61,4%
Subtotal Paranaguá		9.900.888	38,6%
Total		25.680.527	100,0%

Fonte: STS53 – Estudo de Mercado – Análise Concorrencial

32. Na configuração de mercado do Cenário 1, sendo STS53 um entrante, tem-se o ambiente competitivo mais saudável no momento após o leilão. Isso porque o referido cenário conta com 8 agentes econômicos representativos, incluindo as alternativas de descarga direta em ambos os complexos portuários com capacidade dinâmica significativa – 28,3% de participação no mercado. O STS53 nesse cenário é o terminal portuário de maior participação, todavia com participação de mercado semelhante à descarga direta de Paranaguá – na ordem de 22 pontos percentuais. O cálculo do Índice Herfindahl-Hirschman – HHI, utilizado como medida de concentração, para esse caso é de 1.110 pontos caracterizando-se como mercado não concentrado, nos termos do Guia-H do Cade.
33. Por outro lado, para assegurar esse cenário de 8 players no mercado, caberia vedar a participação dos 5 terminais portuários de participação representativa - TERMAG, Fospar, STS20, TIPLAM e Ponta do Félix – no certame, o que, de certo, afetaria a outra premissa concorrencial desse estudo: a competitividade do leilão. A tabela 6 apresenta o Cenário 2 sendo o terminal outorgado para o player com maior participação do mercado.

Tabela 6: Cenário 2 - STS53 sendo outorgado ao player que possui o terminal portuário com maior participação de mercado no mercado relevante - TERMAG

Prestadores de Serviço	Complexo Portuário	Capacity Share (t)	Market Share (%)
STS53 + TERMAG	Santos	9.158.938	35,7%
Descarga Direta	Paranaguá	5.652.266	22,0%
Fospar	Paranaguá	3.586.583	14,0%
STS20	Santos	2.600.000	10,1%
Tiplan	Paranaguá	2.400.000	9,3%
Descarga Direta	Santos	1.620.701	6,3%
Ponta do Félix	Paranaguá	521.016	2,0%
TCP	Paranaguá	141.023	0,5%
Subtotal Santos		15.779.639	61,4%
Subtotal Paranaguá		9.900.888	38,6%
Total		25.680.527	100,0

Fonte: STS53 – Estudo de Mercado – Análise Concorrencial

34. Conforme destacado, o terminal a ser instalado na área STS53 possui outros concorrentes com participação relevante na área de influência do terminal, além de diversos outros terminais não dedicados que podem operar com movimentação e armazenagem de fertilizantes e sulfatos. Em razão disso, o edital da licitação não estabelece preço-teto, sendo o preço a ser praticado pelo futuro arrendatário livre, visto que não se vislumbra risco de abuso de poder dominante, além do fato de que os demais terminais concorrentes já operam sob a liberdade de preço.
35. Dessa forma, a presente proposta submetida à Audiência Pública consiste no leilão do terminal portuário STS53, no Complexo Portuário de Santos, com critério de julgamento de maior valor de outorga, acompanhado de processo de leilão por viva-voz, nas hipóteses em que houver mais de uma proposta e a diferença entre elas for inferior a 10% (dez por cento). O pagamento de outorga deverá ser realizado, no percentual de 25%, no ato da formalização do contrato, sendo o restante dividido em 5 parcelas anuais. Além disso, caberá ao arrendatário o pagamento de arrendamento em parcelas fixas mensais no valor de R\$ 1.417.825,15 (um milhão, quatrocentos e dezessete, oitocentos e vinte e cinco reais e quinze centavos) e arrendamento variável, no valor de R\$ 6,58 (seis reais e cinquenta e oito centavos) por tonelada movimentada.

2.3 - Checklist da Concorrência da OCDE

36. Segundo a metodologia de análise de impacto concorrencial da OCDE^[3], que consiste em um conjunto de questões a serem verificadas na análise do impacto de políticas públicas sobre a concorrência. O impacto competitivo poderia ocorrer por meio de quatro efeitos:

1º efeito - limitação no número ou variedade de fornecedores, provável no caso de a política proposta:

- i) Conceder direitos exclusivos a um único fornecedor de bens ou de serviços;
- ii) Estabelecer regimes de licenças, permissões ou autorizações como requisitos de funcionamento;
- iii) Limitar a alguns tipos de fornecedores a capacidade para a prestação de bens ou serviços;

- iv) Aumentar significativamente os custos de entrada ou saída no mercado; e,
- v) Criar uma barreira geográfica à aptidão das empresas para fornecerem bens ou serviços, mão-de-obra ou realizarem investimentos.

2º efeito - limitação da concorrência entre empresas, provável no caso de a política proposta:

- i) Limitar a capacidade dos vendedores de fixar os preços de bens ou serviços;
- ii) Limitar a liberdade dos fornecedores de fazerem publicidade ou marketing dos seus bens ou serviços;
- iii) Fixar padrões de qualidade do produto que beneficiem apenas alguns fornecedores ou que excedam o nível escolhido por determinados consumidores bem informados; e,
- iv) Aumentar significativamente o custo de produção para apenas alguns fornecedores (especialmente dando tratamento diferente aos operadores históricos e aos concorrentes novos).

3º efeito - diminuir o incentivo para as empresas competirem, prováveis no caso de a política proposta:

- i) Estabelecer um regime de autorregulamentação ou de correção;
- ii) Exigir ou estimular a publicação de dados sobre níveis de produção, preços, vendas ou custos das empresas; e,
- iii) Isentar um determinado setor industrial ou grupo de fornecedores da aplicação da legislação geral da concorrência;

4º efeito – Limitação das opções dos clientes e da informação disponível, provável no caso de a política proposta:

- i) Limitar a capacidade dos consumidores para escolherem o fornecedor;
- ii) Reduzir a mobilidade dos clientes entre fornecedores de bens ou serviços por meio do aumento dos custos, explícitos ou implícitos, da mudança de fornecedores; e,
- iii) Alterar substancialmente a informação necessária aos consumidores para poderem comprar com eficiência.

37. Com base nos critérios elencados acima, a Seae identificou dois pontos que podem suscitar prejuízo à concorrência, podendo causar o 1º efeito da metodologia da OCDE – limitação no número ou variedade de fornecedores (ou, no caso, prestadores de serviços). São eles: (i) ausência de justificativa para impedir a liderança de empresas estrangeiras em consórcios com empresas brasileiras para participação no certame; e (ii) prorrogações sucessivas do contrato de arrendamento até o limite de 70 anos (o prazo inicial é de 25 anos). Em ambos os casos, há risco de prejuízo à concorrência, conforme será mencionado mais adiante nas seções 2.5 e 2.6.
38. Ressalte-se, ainda, que não se vislumbra maiores preocupação ou riscos potenciais à concorrência relacionados à eventual sobreposição horizontal ou concentração vertical dos agentes econômicos que possa ocorrer em virtude do

leilão. Inclusive, no que se refere à eventual sobreposição horizontal, no pior cenário para o leilão do ponto de vista de concorrência pós-leilão, permanecem 7 *players* no mercado, além de outros terminais não dedicados classificados como descarga direta que podem oferecer concorrência aos *players* dedicados, sendo que, nesse caso, o *player* com maior participação de mercado atinge, no máximo, 35,7% de *market share*. Também não se vislumbra problemas de verticalização que poderia ensejar fechamento do mercado para concorrentes nos mercados a jusante ou a montante.

39. Por fim, cabe mencionar que a competição existente entre terminais portuários que operam granéis sólidos minerais permite a liberdade de preços, dispensando-se a necessidade de tarifa-teto ou regulação tarifária.

2.4 - Avaliação de Onerosidade Regulatória

40. Uma referência para avaliar a onerosidade regulatória é a Instrução Normativa SEAE nº 111, de 5 de novembro de 2020^[4]. O inciso V do artigo 2º da Instrução Normativa discorre sobre a questão da onerosidade regulatória:

Art 2º. [...]

V - onerosidade regulatória - os custos regulatórios, diretos ou indiretos, decorrentes do cumprimento dos cinco critérios dispostos no Anexo I desta Instrução Normativa:

41. Os critérios elencados na supracitada IN-SEAE para avaliação da questão da onerosidade regulatória, estão distribuídos em cinco categorias:

(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 de limitar 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 (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); e

(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).

42. Em todos esses itens, deve-se perseguir o padrão pró-concorrência e das boas práticas internacionais da regulação. Com base nestes critérios definidos para a onerosidade regulatória, a Seae identificou dois pontos que podem causar onerosidade regulatória, condizentes com os itens (i) – obrigações regulatórias e (iii) – restrições e proibições, da referida instrução normativa. São eles: (i) a proibição de empresas estrangeiras liderar consórcio de empresas para participar do certame licitatório; e (ii) a ausência de previsão de reequilíbrio econômico-financeiro quando há alteração no Plano Básico de Implantação (PBI).

2.5 – Análise da Minuta de Edital

43. A minuta do Edital prevê a participação de empresas brasileiras e estrangeiras, além de entidades de previdência complementar e fundos de investimento, isoladamente ou em consórcio, no certame licitatório, conforme Item 9.1 (fl. 17). No entanto, o Item 11.1.5 (fl. 19) determina que no caso de Consórcio de empresas brasileiras e estrangeiras, a liderança caberá, obrigatoriamente, à empresa brasileira. Destaca-se, nesse caso, a ausência de razoabilidade da medida, pois a empresa estrangeira pode ser vencedora do leilão de forma isolada, mas não pode ser líder de um consórcio com empresas brasileiras para participar do mesmo leilão.
44. A Seae destaca haver prejuízo à concorrência com a restrição à participação estrangeira no consórcio, configurando o 1º efeito da metodologia da OCDE, pois tende a elevar os custos de entrada e de saída do consórcio de empresas.
45. Além disso, por constituir uma exigência sem justificativa econômica, enquadra-se dentre os itens de onerosidade regulatória previstos na mencionada Instrução Normativa Seae nº 111, de 2020, especificamente o Item (iii) – restrições e proibições.
46. Sendo assim, em vista dos problemas concorrenciais e de onerosidade regulatória decorrentes da restrição à liderança de empresa estrangeira em consórcio proposta no edital, bem como visando elevar o número de potenciais interessados no leilão, consequentemente, aumentando a concorrência no certame, **esta Seae recomenda à Antaq suprimir a obrigatoriedade de liderança de empresas brasileiras, em caso de consórcio com empresas estrangeiras.**
47. Quando à constituição de Sociedade de Propósito Específico (SPE), o Item 19.2 da minuta do edital (fl. 31) estabelece como faculdade e não obrigatoriedade a constituição da SPE, devendo a arrendatária apresentar comprovante do compromisso público ou particular de constituição de unidade operacional ou de negócios, caso opte por não constituir SPE, nos termos do Item 19.2.1. A obrigatoriedade de SPE é somente exigida no caso de consórcio ou de pessoa jurídica estrangeira. Assim, as empresas brasileiras que participarem de forma isolada no leilão podem optar por não constituir a SPE. A constituição de SPE é importante ferramenta de governança regulatória, muito utilizada nos empreendimentos de *Project Finance*, pois viabiliza a segregação (financeira, contábil, de patrimônio etc.) da operadora do serviço outorgado, do seu grupo

controlador, facilitando, com isso, o seu controle. Ademais, a SPE é instrumento que facilita à agência reguladora fiscalizar o regulado, pois há uma separação total da empresa arrendatária (SPE) e seu controlador. Destaque, ainda, que inexistem relatos na literatura técnica disponível de que a obrigatoriedade de constituição de SPE se constitua em barreiras à entrada para eventuais interessados no certame. **Assim sendo, a Seae recomenda-se à Antaq instituir a obrigatoriedade de constituição de SPE para o futuro arrendatário, independentemente se tratar de consórcio de empresas, empresa brasileira ou empresa estrangeira.**

48. O Item 22.6 (fl. 41) determina que nas hipóteses em que houver 2 ou mais propostas de arrendamento (sic), será realizado o Leilão em viva-voz. Ocorre que, nos termos do Item 22.2 (fl. 41) o critério de julgamento é o de maior Valor da Outorga a ser pago à Autoridade Portuária pela cessão onerosa da área do Arrendamento, o que sugere erro de forma na redação do Item 22.6, que menciona o termo arrendamento em vez de outorga. **Dessa forma, a Seae recomenda à Antaq proceder ao ajuste redacional do Item 22.6.**

2.6 – Análise da Minuta de Contrato

49. O item 3.3 da minuta do contrato (fl. 12) estabelece a possibilidade de prorrogação, por sucessivas vezes, a exclusivo critério do Poder Concedente, até o limite máximo de 70 anos, incluídos o prazo de vigência original e todas as suas prorrogações, condicionado ao reestabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Vale destacar que o prazo contratual para o arrendamento sob análise foi estabelecido em 25 anos, com o objetivo de comportar de maneira adequada os investimentos necessários previstos para operação do empreendimento, de forma a permitir a amortização e o pagamento das obrigações de pagamento dos valores de arrendamento.
50. A despeito de a possibilidade de prorrogação, até o limite do prazo estabelecido na minuta contratual, constar do art. 19 do Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, esta Secretaria entende que, do ponto de vista concorrencial e regulatório, a licitação é um momento importante para mercados monopolísticos (ou oligopólio) de prestação de serviços públicos, pois promove a concorrência pelo mercado, além instituir transparência para todas as informações relacionadas ao processo. A concorrência permite que diversos agentes econômicos realizem suas próprias projeções sobre o potencial do negócio e façam suas propostas para obter o direito de exploração dos serviços concedidos. O processo concorrencial resultante da licitação tende a levar a que o agente mais eficiente obtenha o direito de exploração do negócio, promovendo efeitos favoráveis para toda a sociedade. Adicionalmente, a realização de novos leilões, de forma periódica, permite, ainda, a incorporação de dispositivos contratuais modernos a atualizados, em sintonia com as práticas então vigentes, incorporando melhorias advindas da curva de aprendizado experimentada pelo Poder Concedente.
51. Em linha com o entendimento desta Secretaria sobre a prorrogação de contratos, a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), em documento intitulado Avaliações de Impacto Concorrencial – Portugal 2018^[5], destaca que evidências empíricas sugerem que algumas concessões naquele país – com prazos de contrato estabelecidos de forma discricionária pelo Poder Concedente, com limites estabelecidos em lei – possuem prazos contratuais superiores ao necessário para recuperar o capital investido e que algumas concessões foram renovadas no fim dos contratos, por períodos adicionais, sem que fossem abertos novos processos licitatórios. Nesse contexto, a OCDE sinalizou a possibilidade de existência de prejuízo à concorrência, em razão da redução do número de processos licitatórios, seja pelo fato de as concessões terem utilizado vigência de contratos demasiadamente longas, seja pelo fato de

haver renovações/prorrogações ao fim dos termos da vigência original dos contratos. No entendimento da OCDE, a utilização de vigências de contratos demasiadamente longas impede a possibilidade de novos operadores inovarem e contestarem os atuais incumbentes, mesmo em processos licitatórios bem desenhados para promover competição. Dessa forma, a OCDE recomenda que sejam estabelecidos critérios claros, objetivos e transparentes para determinar o prazo de vigência de uma concessão, baseado no nível de investimento requerido.

52. Ressalte-se, nesse caso, que as prorrogações sucessivas representam um óbice para novos entrantes, limitando a alguns tipos de fornecedores (incumbentes) a capacidade para a prestação dos serviços – configurando o que dispõe o item (iii) do 1º efeito do manual da OCDE, mencionado na seção 2.3. Ou seja, a regra em comento se traduz em uma limitação no número ou variedade de fornecedores, restringindo a entrada de novos prestadores de serviços portuários. Assim, essa possibilidade de prorrogações sucessivas por longo período possui caráter anticompetitivo, causando prejuízo à concorrência e aos usuários de serviços portuários.
53. Importante mencionar o mecanismo utilizado para contratos de concessão para o setor aeroportuário^[6], que preveem a possibilidade de prorrogação por até 5 (cinco) anos, uma única vez, para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, em decorrência de Revisão Extraordinária. Com isso, mitiga-se o risco de investimentos não amortizáveis ao final da concessão, que poderia gerar indenização elevada ao arrendatário. Dessa forma, **a Seae recomenda à Antaq que eventual prorrogação do prazo do arrendamento seja permitida unicamente para fins de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato e apenas uma única vez, pelo prazo de até 5 anos, nos moldes do mecanismo adotado no setor aeroportuário.**
54. O item 4.3 (fl. 14) estabelece que o Plano Básico de Implantação (PBI) poderá ser alterado a qualquer tempo, mediante solicitação da Arrendatária ou da Antaq, desde que comunicado ao Poder Concedente e observadas as regras do Contrato, Anexos, a legislação e a regulamentação. Conforme definição constante do Apêndice 4 (fl. 74 da minuta do contrato), o PBI deverá, entre outras exigências, caracterizar as instalações portuárias a serem utilizadas pela Arrendatária, integrantes ou não do Arrendamento, existentes ou a serem por ela implantadas, o que, de alguma forma, o relaciona investimentos a serem realizados pelo Arrendatário. No entanto, não consta na minuta contratual nenhum dispositivo de reequilíbrio contratual nos casos de alteração do PBI.
55. Pelo risco de constituir obrigação futura sem previsão de reequilíbrio econômico-financeiro, tal situação enquadra-se dentre os itens de onerosidade regulatória previstos na mencionada Instrução Normativa nº 111, de 2020, especificamente o Item (i) – obrigações regulatórias, pois tem o condão de representar uma barreira econômica, mesmo que potencial. Em razão disso, **a Seae recomenda à Antaq instituir o reequilíbrio nos casos em que eventual alteração do PBI resultar em supressão ou acréscimo de investimentos propostos pelo Arrendatário.**
56. O Item 13.1.13 (fl. 33) estabelece como risco alocável ao arrendatário caso fortuito e força maior, que estejam disponíveis para cobertura de seguros oferecidos no Brasil, nas condições de mercado, na época da contratação e/ou renovação da apólice de seguros. Ocorre que a disponibilidade de seguros nas condições de mercado para os eventos, na época da contratação ou renovação da apólice de seguros, se não especificada e registrada formalmente, pode ser passível de interpretações distintas, dando margem a litígio judicial em decorrência de tais divergências potenciais. Assim, **a Seae recomenda à Antaq que, nos casos decorrentes de caso fortuito ou força maior seguráveis e cujos riscos sejam alocáveis ao arrendatário, que os especifique no contrato e exija a contratação do seguro, alocando ao Poder Concedente os**

riscos oriundos das demais situações. Com isso, obtém maior clareza das condições contratuais e reduz a insegurança jurídica do contrato de arrendamento portuário.

57. Analogamente ao relatado no Item 47 deste Parecer, o Item 19.1.1 (fl. 46) da minuta de contrato estabelece como alternativas à instituição de SPE, a instituição de unidade operacional ou de negócios. Pelas razões expostas no Item 28, **a Seae recomenda à Antaq determinar a obrigatoriedade de instituição de SPE para o futuro Arrendatário, independentemente do vencedor do certame se tratar de consórcio, empresa brasileira ou estrangeira participando de forma isolada.**
58. Os Itens 24.4.7.3 e 24.7.4.3 da minuta de contrato (fls. 54 e 56, respectivamente) estabelecem a possibilidade de pagamento diretamente aos Financiadores, a critério do Poder Concedente, mediante dedução de parte da indenização devida à Arrendatária, do valor correspondente ao saldo devedor dos financiamentos efetivamente aplicados em investimentos. De forma a resguardar o Poder Concedente de eventuais cobranças indevidas, **a Seae recomenda à Antaq inserir como condição prévia para o referido pagamento a emissão de declaração de quitação plena, por parte do credor e do arrendatário.**
59. O Item 26.3.2 da minuta de contrato (fl. 58) estabelece a obrigatoriedade de as partes resolverem por meio de arbitragem as controvérsias ou disputas oriundas ou relacionadas ao Contrato e seus respectivos anexos, relativas a direitos patrimoniais disponíveis. Embora o mecanismo visa a agilidade e celeridade nas decisões relacionadas ao contrato, cabe conferir primeiro oportunidade de eventuais controvérsias serem dirimidas no âmbito administrativo, com avaliação e intermediação da agência reguladora. Por isso, **a Seae recomenda à Antaq incluir como requisito ao processo de arbitragem a existência prévia de decisão administrativa e os respectivos recursos no âmbito da agência reguladora, de forma a preservar a autoridade/competência regulatória do ente regulador, bem como reduzir a insegurança jurídica da decisão a ser proferida pelo processo de arbitragem.**

3. Conclusões

60. Do exposto neste parecer, a Seae apresentou algumas considerações sobre a Audiência Pública nº 018/2021, que trata da proposta de licitação para o arrendamento de área portuária no Porto Organizado de Santos (SP), denominada STS53, destinada à movimentação e armazenagem de grãos sólidos minerais, especialmente adubos (fertilizantes) e sulfatos.
61. Da análise realizada das informações constantes nos documentos disponibilizados pela presente Audiência Pública, tendo em vista os aspectos concorrenciais e regulatórios, a Seae recomenda à Antaq as seguintes contribuições:
- a) suprimir a obrigatoriedade de liderança de empresas brasileiras, em caso de consórcio com empresas estrangeiras, nos termos do Item 46 deste Parecer;
 - b) instituir a obrigatoriedade de constituição de SPE para o futuro arrendatário, nos termos dos Itens 47 e 57 deste Parecer;
 - c) proceder ao ajuste redacional do Item 22.6 da minuta de edital, nos termos do Item 48 deste Parecer;
 - d) limitar as hipóteses e o prazo de prorrogação contratual para fins de reequilíbrio econômico-financeiro, pelo prazo de até 5 anos, nos termos do Item 53 deste Parecer;
 - e) instituir o reequilíbrio nos casos em que eventual alteração do PBI

resultar em supressão ou acréscimo de investimentos propostos pelo Arrendatário, nos termos do Item 55 deste Parecer;

f) nos casos decorrentes de caso fortuito ou força maior seguráveis e cujos riscos sejam alocáveis ao arrendatário, que os especifique no contrato e exija a contratação do seguro, alocando ao Poder Concedente os riscos oriundos das demais situações, nos termos do Item 56 deste Parecer;

g) estabelecer como condição prévia para o pagamento pelo Poder Concedente diretamente aos Financiadores, mediante dedução de parte da indenização devida à Arrendatária, a emissão de quitação plena, por parte do credor e do arrendatário, nos termos do Item 58 deste Parecer; e

h) incluir como requisito ao processo de arbitragem a existência prévia de decisão administrativa e os respectivos recursos no âmbito da agência reguladora, de forma a preservar a autoridade/competência regulatória do ente regulador, nos termos do Item 59 deste Parecer.

À consideração superior

Brasília, 30 de setembro de 2021.

Documento assinado eletronicamente

JEFFERSON MILTON MARINHO

Assistente

Documento assinado eletronicamente

MAURÍCIO MARINS MACHADO

Coordenador-Geral de Desregulamentação e Competitividade

De acordo.

Documento assinado eletronicamente

ANDREY VILAS BOAS DE FREITAS

Subsecretário de Advocacia da Concorrência

De acordo.

Documento assinado eletronicamente

GEANLUCA LORENZON

Secretário de Advocacia da Concorrência e Competitividade

[1] Esta taxa foi aplicada sobre a movimentação do produto no Porto Organizado de Santos em 2020.

[2] Cabe ressaltar que “Descarga Direta” não representa um agente econômico específico, mas o conjunto da movimentação e armazenagem de fertilizantes de vários operadores portuários em ambos os complexos – tendo, no mínimo, 3 prestadores de serviços em Paranaguá, no cenário mais restritivo. Constitui-se, portanto, como uma alternativa à prestação dos serviços pelos terminais portuários dedicados em ambos os portos. Atualmente, no Cenário O, a descarga direta responde por 36,1% da participação no mercado relevante, com alternativas em ambos os complexos portuários.

[3] Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico - OCDE (2017). **Guia de Avaliação da Concorrência. Versão 3.0**. Disponível em: <http://www.oecd.org/daf/competition/49418818.pdf>. Acesso em 02 de fevereiro de 2021.

[4] Instrução Normativa nº 111, de 05 de novembro de 2020. **Estabelece os quesitos de referência para análises referentes a melhoria regulatória relacionada à diminuição dos custos de negócios.** Secretaria Especial de Produtividade, Emprego e Competividade do Ministério da Economia. Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade – SEAE. Publicada no DOU em 06/11/2020. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/instrucao-normativa-seae-n-111-de-5-de-novembro-de-2020-286706982>. Acesso em 02/02/2021.

[5] Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico – OCDE (2018). **Avaliações de Impacto Concorrencial – Portugal 2018.** Disponível em: <http://www.oecd.org/daf/competition/Portugal-OECD-Competition-Assessment-Review-Vol1-Transports-preliminary-version.pdf> (fl. 199). Acessado em 10/11/2020.

[6] "2.8. O Contrato poderá ser prorrogado por até 5 (cinco) anos, uma única vez, para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em decorrência de Revisão Extraordinária, na forma prevista neste Contrato." Disponível em: <https://www.anac.gov.br/assuntos/paginas-tematicas/concessoes/aeroportos-concedidos/salvador/documentos-relacionados/contrato-e-anexos/contrato-salvador/view>. Acesso em 10/11/2020.



Documento assinado eletronicamente por **Geanluca Lorenzon, Secretário(a) de Advocacia da Concorrência e Competitividade**, em 05/10/2021, às 13:52, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Andrey Vilas Boas de Freitas, Subsecretário de Advocacia da Concorrência**, em 05/10/2021, às 15:01, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Maurício Marins Machado, Coordenador(a)-Geral**, em 05/10/2021, às 15:15, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Jefferson Milton Marinho, Assistente**, em 05/10/2021, às 15:25, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



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 **19089077** e o código CRC **B81F8506**.