



MINISTÉRIO DA ECONOMIA
Secretaria Especial de Produtividade e Competitividade
Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade

PARECER SEI Nº 5612/2022/ME

Assunto: Audiência Pública ANTAQ nº 05/2022 - Obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos, relativos à realização de certame licitatório referente à concessão do Porto de Itajaí-SC

Acesso: Público.

Processo SEI nº 10099.100196/2022-67

1 SUMÁRIO EXECUTIVO

1. Avalia-se a proposta de concessão do Porto Organizado de Itajaí- SC em Audiência Pública realizada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ.
2. Trata-se da análise da documentação, materializada por meio de Minutas de Edital, Contrato e demais documentos disponibilizados pela ANTAQ, com foco no modelo regulatório adotado e sua interface com questões concorrenciais, além de análise de onerosidade regulatória.
3. A Concessão visa a assegurar maior eficiência na exploração do Porto de Itajaí, seja de um ponto de vista operacional, seja viabilizando os requeridos investimentos para modernização do Porto. Para tanto, considera-se que o modelo da concessão associada à desestatização seria o denominado de “porto privado de serviços” (*private service port*).
4. A despeito do mérito da proposta de modelagem, a análise das questões de natureza concorrencial e regulatória envolvidas levou à identificação de aspectos passíveis de aprimoramento da proposta, na forma de **4 contribuições** apresentadas nos **parágrafos 34, 35, 59 e 66** deste Parecer.
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 NORMATIVA

6. O Porto Organizado de Itajaí, localizado no Estado de Santa Catarina, e os serviços públicos portuários a este relacionados, foram qualificados para fins de desestatização no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos, da Presidência da República – PPI, por do Decreto nº 10.484, de 10 de setembro de 2020.
7. Quanto à modalidade a ser adotada para o processo de concessão, o art. 20 do Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, que regulamenta a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, “Lei dos Portos”, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias, prevê que:

Art. 20. O objeto do contrato de concessão poderá abranger:

I - o desempenho das funções da administração do porto e a exploração direta e indireta das instalações portuárias;

II - o desempenho das funções da administração do porto e a exploração indireta das instalações portuárias, vedada a sua exploração direta; ou

III - o desempenho, total ou parcial, das funções de administração do porto, vedada a exploração das instalações portuárias.

8. No caso em tela aplica-se o modelo do inciso I acima, que pode ser caracterizado como “porto privado de serviços” (*private service port*), mesmo modelo utilizado no Porto de São Sebastião – SP. Ressalte-se que tal modelo é distinto daquele proposto para o caso da Desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo - CODESA e concessão associada do Porto de Vitória e Barra do Riacho – ES, bem como o utilizado na Desestatização da Santos Port Authority S. A. – SPA e concessão associada do Porto Organizado de Santos – SP, que é aquele do inciso II acima, qual seja, o “landlord privado” (*private landlord port*). Uma breve discussão do modelo de gestão portuária adotado será realizada na Subseção 2.3 abaixo.

9. Quanto à realização do certame licitatório relativo à Concessão, 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, no caso a União, representada pelo Ministério da Infraestrutura - MInfra.

2.2 CARACTERÍSTICAS GERAIS DA PROPOSTA DE CONCESSÃO

10. O Complexo Portuário de Itajaí é localizado nos Municípios de Itajaí e Navegantes no Estado Santa Catarina – SC e integra o *Cluster* Portuário Itajaí-Imbituba^[1], em conjunto com o Complexo Portuário de Imbituba. Conforme descrito na Seção A do “Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA”, realizado pela Empresa de Planejamento e Logística S. A. – EPL, o Complexo Portuário de Itajaí^[2] compreende o Porto Organizado (Público) objeto da concessão, bem como seis Terminais de Uso Privado – TUPs, com destaque para o TUP Portonave localizado no Município de Navegantes – SC, conforme pode ser visto nas figuras abaixo:

Figura 1: Complexo Portuário de Itajaí



Fonte: EPL - EVTEA – Seção A – p. 5)

Figura 2: Porto Organizado de Itajaí e TUP Portonave



Fonte: Google Maps.

11. O Porto Organizado (Público) de Itajaí é atualmente administrado por uma autarquia Municipal, a Superintendência do Porto de Itajaí^[3]. O Porto atua tanto na movimentação de carga solta unitizada, veículos, passageiros e, com maior destaque, contêineres, sendo esta última carga a principal vocação do Porto, sendo as demais muito inferiores comparativamente. Trata-se de um porto de pequeno a médio porte, tendo movimentado 448 mil toneladas de mercadorias em 2021^[4] e possuindo apenas um terminal arrendado à APM Terminals, pertencente ao Grupo Maersk, principal armador do mercado mundial de contêineres^[5]. Para efeito de comparação, o Porto de Santos, principal Porto Organizado do País, movimentou 7,351 milhões de toneladas^[6], em 2021 e possui 39 Terminais^[7]. Não obstante seu porte algo reduzido, o Porto Organizado de Itajaí tem participação relevante do Estado de Santa Catarina no segmento de contêineres que responde pela quase totalidade da carga movimentada no Porto^[8]. Esta atuação em contêineres se desdobra ainda em refrigerados e não refrigerados, cabotagem e longo curso (internacional), bem como em atividades de armazenagem, exercidas pelo Terminal da APM e pela própria Autoridade Portuária Superintendência do Porto de Itajaí, autarquia estadual^[9].

12. Quanto aos TUPs que atuam no Complexo Portuário, apenas o TUP Portonave tem atuação relevante, tendo os demais uma atuação comparativamente muito inferior. Para ilustrar esse ponto, considerando o total de cargas em volume movimentadas no Complexo Portuário em 2020, 99,2% dessa carga em volume se deu no segmento de contêineres onde apenas atuam o Porto Organizado e o TUP Portonave^[10], sendo as demais cargas onde atuam os TUPs responsáveis por apenas 0,8% da carga total do Complexo em volume. Tais TUPs localizados mais acima no Rio Itajaí-Açu inclusive não podem ser atendidos por embarcações de grande porte^[11]. Assim, pode-se afirmar que os demais TUPs do Complexo Portuário de Itajaí não são capazes de exercer qualquer contestação relevante ao Porto de Itajaí ou ao TUP Portonave, sendo, portanto, desconsiderados nas análises subsequentes.
13. A área disponível para a concessão compreende quatro berços de atracação e um píer turístico para a movimentação de passageiros, conforme apresentado na figura e tabela abaixo:

Figura 3: Porto Organizado de Itajaí com berços de atracação



Fonte: EPL (2021) - EVTEA – Seção A - Apresentação, p. 12.

Tabela 1 – Características dos Berços do Porto de Itajaí

Berço	Destinação	Características Construtivas	Estado de Conserv.	Comprim. (m)
1	Contêiner, carga unitizada e veículos	Estacas de concreto armado com cortina fechada	Ótimo	285,00
2	Contêiner, carga unitizada e veículos	Estacas de concreto armado com cortina fechada	Ótimo	272,30
3	Contêiner, carga unitizada e veículos	Estacas de concreto armado com cortina fechada	Ótimo	210,00
4	Contêiner, carga unitizada e veículos	Estacas de concreto armado com cortina fechada	Ótimo	280,00
Pier Turístico	Passageiros	Píer tipo Dinamarquês sobre estacas, apoio com dolphins de atracação	Ótimo	78,00

Fonte: EPL (2021) – EVTEA – Seção A - Apresentação, p. 12.

14. Além dos berços de atracação, o porto possui instalações de armazenagem, operadas tanto pela APM, que opera o único terminal arrendado, como pela própria Superintendência do Porto de Itajaí conforme apresentado abaixo:

Tabela 2 – Características das Instalações de Armazenagem do Porto de Itajaí

IA	Respons.	Instalação	Destinação	Área (m ²)	Conserv.	Tomadas Reefer	Capacidade Estática
1	SPI	Armazém	Carga Geral	4.800,00	Regular	-	12.960 m ³
		Pátio	Contêin. e Carga Geral	65.649,26	Boa	628	2.132 TEUs
2	APMT	Armazém	Carga Geral	2.293,16	Boa	-	4.142 m ³
		Pátio	Contêin. e Carga Geral	77.653,26	Boa	1395	6.400 TEUs
3	SPI (RAC)	Pátio	Contêiner	24.308,55	Boa	352	3.260 TEUs
4	SPI (Valeport)	Pátio	Contêiner	14.557,37	Boa	5	1.660 TEUs

Fonte: EPL (2021) – EVTEA – Seção A - Apresentação, p. 13.

15. Trata-se de **projeto brownfield**, em área previamente ocupada por estruturas permanentes existentes, podendo estas serem demolidas ou adaptadas. O futuro arrendatário deverá realizar investimentos em instalações e equipamentos necessários para operação, que incluem, no mínimo ^[12]:

- Sistema Aquaviário
 - Remoção parcial/adequações de estruturas na margem do canal em Navegantes;
 - Remoção de casco soçobrado do navio Pallas;
 - Implantação do VTS (Vessel Traffic Service);
 - Reposicionamento do guia corrente próximo à Prefeitura de Navegantes;
 - Remoção do espigão transversal de Navegantes próximo à rua Presidente Nereu Ramos;
 - Dragagem do canal de acesso, bacias de evolução e berços de atracação para cota de -16m;
 - Readequação Molhe Norte (fase 02) e retirada do espigão transversal; e
 - Implantação do novo pier turístico, terminal de passageiros e correspondente dragagem de implantação.
- Sistema de Acostagem
 - Dolfim de amarração na extremidade do Berço 1;
 - Remoção de dolfim de amarração oeste do Pier de Passageiros;
 - Novo dolfim de amarração oeste para o Pier de passageiros;
 - Novas defensas nos berços 1, 2, 3 e 4;
 - Implantação de segunda linha de trilhos para STS nos Berços 1, 2, 3 e 4; e
 - Contenção da margem direita do canal em trecho ao longo da Avenida Prefeito Paulo Bauer com cortina de estacas prancha.
- Estruturas Retroportuárias
 - Aquisição da área da Braskarne e sua adequação;
 - Aquisição da área da Valeport;
 - Aquisição de Estruturas retroárea para ampliação e sua adequação;
 - Demolição do Armazém 3 e adequação do pátio;
 - Nova rede de drenagem e melhorias no pavimento (área pública);
 - Adequação de faixa de cais do pátio ao longo dos berços 3 e 4, contemplando extensão de cais na extremidade noroeste do berço 4;
 - Demolição de edificação da área arrendada e Gates (APMT);
 - Demolição de edificação da SPI e Gates (Cais Público);
 - Demolição de edificação (galpão) da Braskarne;
 - Execução do novo prédio administrativo e Gates de acesso; e
 - Execução das vigas de rolamento dos RTG's (Rubber Tyred Gantry Crane).
- Equipamentos
 - Aquisição de novos equipamentos para embarque e desembarque de contêineres;
 - Aquisição de novos equipamentos para operação de contêineres; e
 - Plataformas tomadas para container reefer.

16. O **valor global estimado** do Contrato de Concessão a partir das receitas a serem auferidas é de **R\$ 29 bilhões** (o que inclui tanto a atividade de Autoridade Portuária como de prestação de serviços portuários). O **prazo para a Concessão proposta é de 35 anos**, estabelecido, segundo o Ministério da Infraestrutura - Minfra ^[13], 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 4.2 (p.12) da minuta de Contrato prevê a possibilidade de prorrogação do contrato de arrendamento por sucessivas vezes, até o limite de 70 anos.

17. De acordo com a Empresa de Planejamento e Logística - EPL ^[14] a proposta de modelagem baseia-se em estudo elaborado pela equipe técnica própria da EPL tendo como base parâmetros utilizados da desestatização da CODESA – Companhia Docas do Espírito Santo. Destaque-se que a EPL será ressarcida 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\$ 5.166.098,02** (cinco milhões, cento e sessenta e seis mil, noventa e oito reais e dois centavos), nos termos do Item 6.2.2 da minuta de Edital (p. 37).

18. Quanto ao critério de julgamento da proposta vencedora, o Item 5.12 (p. 33) 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*:

5.12. O critério de julgamento do **Leilão** é o de maior **Valor de Outorga**, devendo o montante ser apresentado em reais, com no máximo 2 (duas) casas decimais.

19. Na hipótese de existência de duas ou mais propostas, os Itens 5.16 a 5.21 (p.33-34) 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 única parcela antes da assinatura do contrato nos termos do Item 6.1 (p. 12) da minuta de Contrato.

20. Além do pagamento do valor de Outorga, a futura concessionária deverá realizar pagamentos de contribuição fixa no valor de R\$ 35,876 milhões anuais e arrendamento variável, no valor de R\$ 52,57/TEU na movimentação de contêineres e R\$ 4,78 por tonelada de qualquer outra carga movimentada, nos termos do Item 6.2.1 (p. 12-13) da minuta de Contrato. De acordo com a documentação disponibilizada ^[15], para fins de modelagem, foi utilizada a taxa WACC estabelecida em modelagem própria da EPL ^[16] que se utilizou de parâmetros da concessão da CODESA que estabeleceu o valor da taxa de desconto em 8,73% a.a. em termos reais e em moeda local (R\$).

21. Além disso, destaque-se que o Contrato prevê que as contribuições fixa e variáveis acima serão depositadas em **Contas Vinculadas**, a serem aplicados em títulos do Tesouro Nacional indexados à taxa SELIC, conforme Item 11 das Minuta de Contrato (p. 19-21). Tais valores nas Contas Vinculadas podem

ser utilizados para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato por qualquer motivo que seja de responsabilidade do Poder Concedente. Isso significa que tais reequilíbrios podem ocorrer sem elevação de tarifas, por exemplo, no caso de novos investimentos que não tenham sido previstos no contrato original. Trata-se de mecanismo que evita a ocorrência de choques tarifários que seriam absorvidos pelos usuários do porto, que passam a ser suportados formalmente pelas Contas Vinculadas (o que acaba reduzir o valor atribuível ao Poder Concedente), apesar de, na verdade, todo e qualquer valor exigido sempre terminar por ser suportado pelas tarifas e, portanto, pelos usuários do Porto, mesmo que indiretamente. O que ocorre neste caso é que um valor que poderia ser arrecadado pelo Poder Concedente na forma de maior Outorga passa a ser utilizado para custear eventuais reequilíbrios e evitam-se choques tarifários. Ressalte-se que ao final da Concessão, o valor das Contas será transferido ao Poder Concedente.

22. Relativamente aos cenários de demanda utilizados na modelagem, os estudos^[17] utilizaram inicialmente de um critério macro de estimativa de demanda relativa ao Complexo Portuário de Itajaí e de forma micro relativa às parcelas a serem capturadas pelo Porto de Itajaí e pelos TUPs no Complexo Portuário. As fontes utilizadas para embasar as projeções foram^[18]:

- Anuário Estatístico – Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ;
- Comexstats, do Ministério da Economia;
- Plano Nacional de Logística 2035 e 2050 – dados preliminares – ano base: 2018;
- Plano Mestre do Porto Organizado de Itajaí (2018);
- Informações estatísticas disponibilizadas pela Superintendência do Porto de Itajaí – SPI;
- Relatório de Transações e Avaliação de Negócio, realizado pelo Consórcio Demarest/Exe
- Engenharia/Mind;
- Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Itajaí (2019);
- Regulamento de Exploração Portuária do Porto de Itajaí (2020).
- Outras informações públicas referenciadas.

23. Assim, para a demanda macro do Complexo Portuário como um todo foi projetada:

Tabela 3 – Macrodemanda Projetada para o Complexo Portuário

Ano	Contêiner	Passageiros	Granéis Líquidos - Soda Cáustica	Carga Geral	Total TpB
2023	103.939.524	84.538	44.461	142.883	104.211.406
2024	109.853.927	84.538	44.839	145.037	110.128.341
2025	116.104.874	91.041	46.383	154.032	116.396.330
2026	118.528.965	91.041	47.127	157.170	118.824.303
2027	121.003.666	91.041	47.731	159.729	121.302.168
2028	123.530.036	91.041	48.220	161.809	123.831.107
2029	126.109.153	91.041	48.615	163.494	126.412.303
2030	128.742.117	104.047	50.227	170.424	129.066.815
2031	131.430.054	104.047	52.348	173.651	131.760.100
2032	134.174.111	104.047	54.130	176.278	134.508.566
2033	136.975.459	104.047	55.615	178.410	137.313.530
2034	139.835.295	104.047	56.840	180.134	140.176.316
2035	142.754.840	104.047	62.110	187.204	143.108.202
2036	145.735.341	104.047	62.853	190.139	146.092.380
2037	148.778.070	104.047	63.454	192.521	149.138.092
2038	151.884.327	104.047	63.938	194.449	152.246.761
2039	155.055.437	104.047	64.329	196.006	155.419.818
2040	158.292.755	110.550	65.914	202.363	158.671.582
2041	161.597.664	110.550	66.665	205.120	161.979.999
2042	164.971.574	110.550	67.272	207.354	165.356.749
2043	168.415.925	110.550	67.762	209.159	168.803.395
2044	171.932.190	110.550	68.156	210.614	172.321.510
2045	175.521.869	110.550	69.756	216.543	175.918.717
2046	179.186.495	110.550	70.505	219.288	179.586.837
2047	182.927.632	110.550	71.110	221.510	183.330.802
2048	186.746.879	110.550	71.598	223.305	187.152.331
2049	190.645.865	110.550	71.991	224.751	191.053.157
2050	194.626.257	110.550	73.584	230.633	195.041.024
2051	198.689.753	110.550	74.336	233.383	199.108.021
2052	202.838.088	110.550	74.943	235.608	203.259.188
2053	207.073.034	110.550	75.431	237.403	207.496.418
2054	211.396.400	110.550	75.825	238.849	211.821.623
2055	215.810.030	110.550	77.419	244.725	216.242.724
2056	220.315.811	110.550	78.171	247.479	220.752.010
2057	224.915.665	110.550	78.778	249.705	225.354.697

Fonte: EPL (2021) - EVTEA – Seção B – Estudos de Mercado, p. 34.

24. Já a demanda micro do Complexo Portuário de Itajaí foi projetada como sendo:

Tabela 4 – Microdemanda Projetada para o Complexo Portuário

Macrodemanda - Contêineres			Share		Microdemanda – Contêineres					Capacidade do Complexo
Ano do Contrato	Ano	Total TEU's (A)	Itajaí	Portonave	Itajaí - Capacidade	Captura Itajaí	Portonave - Capacidade	Captura Portonave	Captura Complexo (B)	Captura da Macrodemanda (B/A)
Ano 1	2023	1.625.296	35,90%	64,10%	560.000	560.000	1.000.000	1.000.000	1.560.000	96%
Ano 2	2024	1.717.779	35,90%	64,10%	560.000	560.000	1.000.000	1.000.000	1.560.000	91%
Ano 3	2025	1.815.525	35,90%	64,10%	560.000	560.000	1.000.000	1.000.000	1.560.000	86%
Ano 4	2026	1.853.431	42,86%	57,14%	900.000	794.327	1.200.000	1.059.103	1.853.431	100%
Ano 5	2027	1.892.127	42,86%	57,14%	900.000	810.912	1.200.000	1.081.216	1.892.127	100%
Ano 6	2028	1.931.632	42,86%	57,14%	900.000	827.842	1.200.000	1.103.790	1.931.632	100%
Ano 7	2029	1.971.961	42,86%	57,14%	1.050.000	845.126	1.400.000	1.126.835	1.971.961	100%
Ano 8	2030	2.013.133	42,86%	57,14%	1.050.000	862.771	1.400.000	1.150.362	2.013.133	100%
Ano 9	2031	2.055.164	42,86%	57,14%	1.050.000	880.785	1.400.000	1.174.379	2.055.164	100%
Ano 10	2032	2.098.073	46,15%	53,85%	1.200.000	968.341	1.400.000	1.129.731	2.098.073	100%
Ano 11	2033	2.141.877	46,15%	53,85%	1.200.000	988.559	1.400.000	1.153.319	2.141.877	100%
Ano 12	2034	2.186.596	46,15%	53,85%	1.200.000	1.009.198	1.400.000	1.177.398	2.186.596	100%
Ano 13	2035	2.232.249	46,15%	53,85%	1.200.000	1.030.269	1.400.000	1.201.980	2.232.249	100%
Ano 14	2036	2.278.855	46,15%	53,85%	1.200.000	1.051.779	1.400.000	1.227.076	2.278.855	100%
Ano 15	2037	2.326.434	46,15%	53,85%	1.200.000	1.073.739	1.400.000	1.252.695	2.326.434	100%
Ano 16	2038	2.375.006	46,15%	53,85%	1.200.000	1.096.157	1.400.000	1.278.850	2.375.006	100%
Ano 17	2039	2.424.593	46,15%	53,85%	1.200.000	1.119.043	1.400.000	1.305.550	2.424.593	100%
Ano 18	2040	2.475.215	46,15%	53,85%	1.200.000	1.142.407	1.400.000	1.332.808	2.475.215	100%
Ano 19	2041	2.526.893	46,15%	53,85%	1.200.000	1.166.258	1.400.000	1.360.635	2.526.893	100%
Ano 20	2042	2.579.651	46,15%	53,85%	1.200.000	1.190.608	1.400.000	1.389.043	2.579.651	100%
Ano 21	2043	2.633.510	46,15%	53,85%	1.200.000	1.200.000	1.400.000	1.400.000	2.600.000	99%
Ano 22	2044	2.688.494	46,15%	53,85%	1.200.000	1.200.000	1.400.000	1.400.000	2.600.000	97%
Ano 23	2045	2.744.625	46,15%	53,85%	1.200.000	1.200.000	1.400.000	1.400.000	2.600.000	95%
Ano 24	2046	2.801.929	46,15%	53,85%	1.200.000	1.200.000	1.400.000	1.400.000	2.600.000	93%
Ano 25	2047	2.860.429	46,15%	53,85%	1.200.000	1.200.000	1.400.000	1.400.000	2.600.000	91%
Ano 26	2048	2.920.150	46,15%	53,85%	1.200.000	1.200.000	1.400.000	1.400.000	2.600.000	89%
Ano 27	2049	2.981.118	46,15%	53,85%	1.200.000	1.200.000	1.400.000	1.400.000	2.600.000	87%
Ano 28	2050	3.043.359	46,15%	53,85%	1.200.000	1.200.000	1.400.000	1.400.000	2.600.000	85%
Ano 29	2051	3.106.900	46,15%	53,85%	1.200.000	1.200.000	1.400.000	1.400.000	2.600.000	84%
Ano 30	2052	3.171.767	46,15%	53,85%	1.200.000	1.200.000	1.400.000	1.400.000	2.600.000	82%
Ano 31	2053	3.237.989	46,15%	53,85%	1.200.000	1.200.000	1.400.000	1.400.000	2.600.000	80%
Ano 32	2054	3.305.593	46,15%	53,85%	1.200.000	1.200.000	1.400.000	1.400.000	2.600.000	79%
Ano 33	2055	3.374.609	46,15%	53,85%	1.200.000	1.200.000	1.400.000	1.400.000	2.600.000	77%
Ano 34	2056	3.445.066	46,15%	53,85%	1.200.000	1.200.000	1.400.000	1.400.000	2.600.000	75%
Ano 35	2057	3.516.993	46,15%	53,85%	1.200.000	1.200.000	1.400.000	1.400.000	2.600.000	74%

Fonte: EPL (2021) - EVTEA – Seção B – Estudos de Mercado, p. 37-38.

25. Quanto aos aspectos tarifários, a modelagem proposta utiliza tanto liberdade de preços para os valores cobrados para serviços portuários tais como movimentação de cargas, em que haveria competição de TUPs e/ou portos (intra e interportuária, respectivamente) e regulação de tarifas e receitas para serviços prestados pela Autoridade Portuária de forma monopolista junto aos TUPs que atuam no Complexo Portuário e que tem características de monopólio natural (referentes à infraestrutura de acesso aquaviário). Ressalte-se que a questão concorrencial não tem análise específica realizada nos estudos da EPL, tendo sido tratada apenas na justificativa técnica da concessão do MInfra^[19] e será abordada nas seções seguintes.
26. Finalmente, com o objetivo de resguardar o cumprimento das obrigações contratuais, o Item 14.13 da minuta de Contrato (p. 33) prevê a obrigatoriedade de o Concessionário constituir Garantia de Execução do Contrato, no valor de R\$ 194,83 milhões, durante toda a vigência do contrato. Além disso no mesmo Item da minuta do contrato é prevista garantia de execução relativas a obrigações ao término do Contrato de Concessão pelo prazo de 24 (vinte e quatro meses) no valor de R\$ 77, 93 milhões.

2.3 DO MODELO DE CONCESSÃO ADOTADO

27. Preliminarmente, quanto ao modelo a ser adotado para a concessão, cumpre apontar que existem quatro tipos de modelos básicos para a gestão portuária apontados por organismos multilaterais tais como a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico – OCDE^[20] e pelo Banco Mundial^[21].^[22] : (a) o porto público de serviços (*public service port*); (b) o *tool port*; (c) o *landlord port*; e (d) o porto privado de serviços (*private service port*). Tais modelos se diferenciam principalmente pelo diferente grau de envolvimento do setor público e setor privado na atividade portuária. A tabela abaixo resume esses modelos:

Tabela 5 - Modelos de Gestão Portuária

	Infraestrutura	Superestrutura	Mão-de-obra portuária ^[23]	Outros aspectos
Porto público de serviços	Pública	Pública	Pública	Predominantemente públicos
Tool port	Pública	Pública	Privada	Predominantemente públicos
Landlord port	Pública	Privada	Privada	Predominantemente privados

Porto privado de serviços	Privada	Privada	Privada	Predominantemente privados
---------------------------	---------	---------	---------	----------------------------

28. O modelo escolhido para a concessão do Porto de Itajaí é o do “porto privado de serviços”. Este modelo se caracteriza por integração entre as atividades de Autoridade Portuária – AP e de prestação de serviços portuários/exploração de instalações portuárias em uma única entidade. Ou seja, trata-se de um modelo 100% privado com um único proprietário, em que este pode explorar diretamente todas as atividades do porto ou contratar terceiros ao seu critério para explorá-las indiretamente. A participação do setor público se dá apenas por meio da regulação, exercida pela ANTAQ.

29. Tal modelo é distinto daquele adotada na proposta de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo – CODESA e concessão associada, e no caso do Porto de Santos, que é o *landlord* privado (*private landlord port*), um modelo híbrido entre o *landlord* port clássico (que tem AP e infraestrutura públicas e operadores portuários/terminais privados) e o porto privado (em que toda a operação é de propriedade 100% privada sob responsabilidade de uma única empresa). Uma discussão mais detalhada dos modelos de gestão do setor portuário com destaque para a análise do modelo *private landlord port* foi realizado por esta SEAE na Nota Técnica SEI nº 28269, de 13 de julho de 2021, e no Parecer SEI nº 3893/2022/ME, ambos acerca da concessão do Porto de Santos, e não cabe no presente contexto. Cabe apenas enfatizar aqui que a supracitada literatura dos organismos multilaterais aponta que a adoção de um modelo *landlord*, seja o clássico ou privado, supõe uma escala mínima de atuação, de forma que possa existir uma Autoridade Portuária independente e múltiplos terminais operados por terceiros, que competem entre si. Assim, o modelo *landlord* é utilizado principalmente por grandes portos internacionais e, a princípio, requer que o porto seja de, no mínimo, porte intermediário, para que tenha escala que justifique sua adoção. Portos de pequeno porte utilizam tipicamente o modelo de porto público de serviços ou porto privado de serviços.

30. Conforme apontado acima, o Porto de Itajaí é de pequeno a médio porte, possuindo um único terminal arrendado, não parecendo viável que ocorra a opção pelo modelo *landlord*. Além disso, mesmo que houvesse demanda para tanto, dada a localização urbana do Porto, não parece viável que este venha a ter sua área expandida para permitir múltiplos terminais, algo que não é previsto no projeto da concessão. Desta forma, feita a opção pela desestatização, o modelo do porto privado parece ser a opção mais indicada. Resta apenas avaliar se a regulação adotada é a mais pertinente para o modelo adotado de um ponto de vista concorrencial. Primeiramente nos serviços que sejam prestados pelo Porto de forma monopolista junto aos TUPs, que se referem à utilização do acesso aquaviário. Segundo, se existe concorrência nos serviços portuários de movimentação de cargas (e de armazenamento), já que a existência de competição intraportuária com terminais concorrendo entre si pelas cargas, a princípio, não é possível.

2.4 CHECKLIST DA CONCORRÊNCIA DA OCDE

31. Segundo a metodologia de análise de impacto concorrencial da OCDE^[24], um conjunto de questões devem ser 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 da política proposta:**

- Conceder direitos exclusivos a um único fornecedor de bens ou de serviços;
- Estabelecer regimes de licenças, permissões ou autorizações como requisitos de funcionamento;
- Limitar a alguns tipos de fornecedores a capacidade para a prestação de bens ou serviços;
- Aumentar significativamente os custos de entrada ou saída no mercado; e,
- 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 da política proposta:**

- Limitar a capacidade dos vendedores de fixar os preços de bens ou serviços;
- Limitar a liberdade dos fornecedores de fazerem publicidade ou marketing dos seus bens ou serviços;
- Fixar padrões de qualidade do produto que beneficiem apenas alguns fornecedores ou que excedam o nível escolhido por determinados consumidores bem informados; e
- 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 da política proposta:**

- Estabelecer um regime de autorregulamentação ou de corregulamentação;
- Exigir ou estimular a publicação de dados sobre níveis de produção, preços, vendas ou custos das empresas; e,
- 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 da política proposta:**

- Limitar a capacidade dos consumidores para escolherem o fornecedor;
- 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,
- Alterar substancialmente a informação necessária aos consumidores para poderem comprar com eficiência.

32. Para o processo de concessão do Porto de Itajaí visualiza-se em tese riscos à concorrência no 1º efeito, subitens “iii”, “v”, bem como no 4º efeito, subitens “i” e ii. Tais riscos se relacionam ao poder de mercado que possa vir a ser exercido pelo Porto em sua Zona de Influência (hinterlândia) na prestação de serviços a cadeias logísticas para as cargas em que opera, basicamente o segmento de contêineres, seja no transporte aquaviário de longo curso, seja no mercado de cabotagem.

2.5 DA ANÁLISE DOS ASPECTOS CONCORRENCIAIS

33. Inicialmente, quanto a possíveis aspectos concorrenciais passíveis de melhoria relativos ao processo licitatório, o Contrato de Concessão prevê prazo de 35 anos com a possibilidade de prorrogação por sucessivas vezes a critério do Poder Concedente até o prazo total de 70 anos, conforme cláusulas a seguir:

4. Prazo de Vigência

4.1. A vigência do **Contrato de Concessão** será de 35 (trinta e cinco) anos, contados da **Data de Assunção**.

4.2. O **Contrato de Concessão** poderá ser prorrogado por sucessivas vezes, a critério do poder concedente, até o limite de 70 (setenta) anos, incluídos o prazo de vigência original e todas as suas prorrogações, condicionado ao reestabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do **Contrato de Concessão**.

34. 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. Assim, sugere-

se a possibilidade de prorrogação por, no máximo, 5 anos e que as prorrogações sejam restritas às hipóteses de necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos, a exemplo do que já é utilizado nos contratos de concessões de aeroportos. Assim, sugere-se alterar a redação das cláusulas acima para:

4.2 O presente Contrato de Concessão poderá, a critério do Poder Concedente, ser prorrogado somente para fins de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão por até 5 (cinco) anos.

(CONTRIBUIÇÃO 01)

35. 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 e ao Poder Concedente avaliar a possibilidade de incorporá-los entre os mecanismos de julgamento da proposta, além do valor de outorga, em particular a possibilidade de utilização também do critério de menor tarifa, em linha com o possibilitado pela Lei nº 12.815/13 e a otimização do bem-estar do consumidor. (CONTRIBUIÇÃO 02)

36. Quanto à necessidade ou não de regulação de receitas da Concessionária no caso do Porto de Itajaí esta se dá pela divisão de duas grandes categorias de receitas: a) receitas tarifárias; e b) receitas não tarifárias. A princípio, as receitas tarifárias seriam aquelas nas quais exista ou possa existir poder de mercado por parte da Autoridade Portuária e se referem aos serviços prestados pela Autoridade Portuária aos TUPs seus concorrentes que utilizam o Complexo Portuário, os quais se referem à infraestrutura de acesso aquaviário. Já as receitas não tarifárias seriam aquelas para os serviços nas quais a Autoridade Portuária não possui poder de mercado e são fornecidas em ambiente plenamente concorrencial tais como os serviços portuários de movimentação de carga ou serviços de armazenagem que contariam com competição intraportuária no próprio Complexo Portuário ou por competição interportuária (caso esta, de fato, seja aplicável) de Portos ou TUPs localizados fora do Complexo Portuário. Além disso, as receitas tarifárias também compreendem serviços acessórios de baixa relevância.

37. Segundo a minuta do Contrato de Concessão, as receitas tarifárias estão sujeitas à regulação e se referem à remuneração pela prestação de serviços pela Autoridade Portuária previamente definidos no contrato de concessão ou sujeitas a um processo especial de criação posterior sujeito à aprovação da ANTAQ (a proposta apoiada). Nesse sentido a justificativa técnica do processo elaborada pelo MInfra destaca que a Minuta de Contrato prevê^[25]:

- Vedação à estipulação de Tarifas Portuárias diferenciadas aplicáveis para a subsidiária integral a ser constituída pela Concessionária, realizando-se discriminação injustificada em relação aos demais Usuários;
- Constitui dever da concessionária publicar em seu website, com acesso irrestrito a todos, documentos contendo: (i) as condições mínimas de eficiência para operação no Porto Organizado; e (ii) o planejamento e programação do uso do cais do Porto Organizado, devendo informar horários não disponíveis para operações de atracação.
- Com o objetivo de induzir a efetiva cooperação e compartilhamento de informações entre Concessionária e partes interessadas relevantes, promovendo acordos e soluções negociadas, é prevista a obrigação de a concessionária consultar os usuários durante o processo de elaboração e a atualização do PDZ^[26], cuja aprovação mantém-se como competência do Poder Concedente, e do REP^[27].
- É previsto ainda que a Concessionária deverá, por meio de relatório do processo de consulta, demonstrar que a proposta de alteração do PDZ encaminhada à análise do Poder Concedente foi apresentada aos Usuários. Ademais, deve ainda a concessionária submeter ao Conselho de Autoridade Portuária, previamente ao envio ao Poder Concedente, as propostas de elaboração, alteração e atualização do PDZ, em caráter consultivo, nos termos do art. 36 do Decreto n. 8.033 de 2013, que poderá formalmente apresentar sugestões. Caso o Conselho da Autoridade Portuária apresente comentários, a Concessionária deverá encaminhá-los ao Poder Concedente juntamente com a sua proposta de alteração do PDZ.

Além disso, conforme previsto no Anexo 1 da Minuta de Contrato de Concessão, na exploração da Infraestrutura de Acessos Aquaviários, a Concessionária terá por diretrizes:

- i. a busca pela eficiência nas operações do tráfego de embarcações no Porto Organizado;
- ii. a manutenção da isonomia entre os Usuários;
- iii. a maximização da Operação Portuária;
- iv. a garantia de previsibilidade nos Parâmetros Técnicos-Operacionais da Infraestrutura específicos da Infraestrutura de Acessos Aquaviários; e
- v. a segurança e a eficiência da navegação, contribuição para a salvaguarda da vida humana no mar e a proteção do meio ambiente.

38. No caso da concessão do Porto de Itajaí, de acordo com o Anexo 3 da Minuta de Contrato de Concessão, (p 3) existe um único grupo tarifário, que remunera a utilização da infraestrutura de acesso aquaviário pelos TUPs e pela carga própria do Porto:

2.1.3. A Concessionária será remunerada por meio do seguinte Grupo Tarifário:

2.1.3.1. Tarifas de Infraestrutura de Acesso Aquaviário.

2.1.4. Os Grupos Tarifários remuneram os seguintes serviços, equipamentos, instalações e facilidades disponíveis no Porto Organizado, sendo vedada cobranças adicionais para o uso das infraestruturas e serviços explícitos abaixo:

2.1.4.1. As tarifas constantes do Grupo da Infraestrutura de Acesso Aquaviário remuneram a aquavia, abrigos, áreas de fundeio, canais e bacias de evolução, balizamento, sinalização e gerenciamento do acesso dentro da área do Porto Organizado, incluindo o Vessel Traffic System – VTS e sua operação;

39. No caso de tais tarifas é adotada regulação *ex ante*, por meio de um modelo de teto tarifário (*price cap*) e receita-teto (*revenue cap*), conforme previsto nos Itens 2.2 e 4 do Anexo 3 da Minuta de Contrato de Concessão. O mecanismo de teto tarifário inclui um fator X, que reduz a tarifa e busca captar elevações de produtividade e um fator Q, que reduz tarifa caso não sejam atendidos índices mínimos relacionados à qualidade do serviço prestado. Além disso, as tarifas seguem o modelo de “valor médio tarifário com limite de dispersão”, com possibilidade de cobrança diferenciada por tipo de usuário, desde que baseada em critérios objetivos e não discriminatórios, tais como horário, dia, sazonalidade, facilidades disponíveis para o usuário e nível de serviço. Como existe o teto de receita, tal diferenciação constitui-se como limitador da exploração de poder de mercado pela Concessionária, já que o preço médio cobrado por unidade é sempre sujeito ao teto tarifário.

40. Quanto às mudanças nos valores da tarifa teto média, existem 4 possibilidades de mudança de seu valor: (a) Reajuste; (b) Revisão dos Parâmetros da Concessão; (c) Proposta Apoiada; e (d) Revisão Extraordinária.

41. Quanto ao “(a) Reajuste”, este constitui conceitualmente em uma alteração anual, tendo como base algum índice inflacionário e outros ajustes à tarifa. No caso em tela foi utilizado como índice de reajuste inflacionário o IPCA, índice de preços tipicamente utilizado em todos os contratos de concessão, acrescido de dois fatores que são aplicados sobre o índice de reajuste i) Fator X: a ser subtraído das tarifas, com o objetivo de captar o crescimento da produtividade; ii) fator Q: pode ser subtraído da tarifa, caso não sejam atendidos padrões de qualidade contratuais.

42. Quanto a “(b) Revisão dos Parâmetros da Concessão”, o Contrato prevê:

22.1. Os **Parâmetros da Concessão** serão revistos a cada período de 5 (cinco) anos contados da **Data de Assunção**, observado o disposto nesta Cláusula.

22.1.1. A **Revisão dos Parâmetros da Concessão** tem como objetivo permitir a determinação: 22.1.1.1. dos **IQS**;

22.1.1.2. da metodologia de cálculo dos **Fatores Q**;

22.1.1.3. da metodologia de cálculo dos **Fatores X**;

22.1.1.4. dos **Indicadores de Desempenho**.

43. Quanto à “(c) Proposta Apoiada”, trata-se de mecanismo inovador de flexibilização regulatória que permite alteração da tarifação existente relacionadas a melhorias no porto não previstas no Contrato de Concessão. Deve ser apoiada pelos usuários e/ou exploradores de instalação portuária e aprovada pela ANTAQ, podendo, inclusive, prever utilização de valores de contribuição fixa e variável depositados nas Contas Vinculadas.

44. Quanto a “(d) Revisão Extraordinária”, este constitui mecanismo que visa retornar o equilíbrio econômico-financeiro compensando perdas e ganhos devidamente comprovados que possam ocorrer, que afetem receitas e custos da Concessionária de forma relevante e que constem da matriz de riscos como não sendo de sua responsabilidade. Ressalte-se que o Contrato prevê que para pagamento de eventual ocorrência de riscos atribuíveis ao Poder Concedente podem ser utilizados os valores depositados nas Contas Vinculadas, evitando a oneração das tarifas aos usuários, o que é bastante elogiável, já que o Poder Concedente pode gerir melhor esse risco evitando o repasse aos donos das cargas e, em última instância, ao consumidor. Ressalte-se que mesmo nesse caso são, de fato, os usuários do porto que terminam por arcar com este custo (e finalmente o consumidor), ressalvando-se que em um contexto de manutenção do critério de julgamento de maior Outorga, esta acabando sendo inferior na medida que são exigidos os depósitos de nas Contas Vinculadas. Dessa forma, pode ser feita a afirmação de que é o Poder Concedente que absorve este risco, por meio de recursos aportados pelos usuários dos serviços. No mínimo, sem maiores qualificações, pode se dizer que o modelo evita choques tarifários.

45. Quanto às receitas não tarifárias (na forma de preço e não tarifa), que tem plena liberdade de preços, destacam-se aquelas relativas à prestação dos serviços portuários, tais como movimentação e armazenagem, de acordo com as definições a seguir da minuta de Contrato de Concessão:

1.1.1.10. **Atividades:** Todas as atividades e obrigações atribuídas à **Concessionária**, na forma deste **Contrato de Concessão** e de seus **Anexos**;

(...)

1.1.1.62. **Preço:** Valor cobrado pela **Concessionária** decorrente da prestação das **Atividades** não sujeitas à regulação econômica por tarifas, indicadas, de forma específica, no **Anexo 3**;

(...)

2.1.3. A Operação Portuária integra as Atividades a serem realizadas pela Concessionária.

2.1.3.1. A execução da Operação Portuária poderá ser realizada por meio de Operador Portuário pré-qualificado, hipótese que não afasta a responsabilidade da Concessionária pelo desempenho das Atividades, pelo cumprimento dos Indicadores de Desempenho e demais regras estabelecidas neste Contrato de Concessão.

46. Para tais receitas de serviços portuários, tendo em vista que não existem diferentes terminais competindo no interior do Porto Organizado, é necessário avaliar se existe efetiva competição no Complexo Portuário como um todo (competição intraportuária) ou ainda se seria aplicável no caso a competição de outros portos em outras localidades (competição interportuária). Considerando o Complexo Portuário como um todo, conforme apontado acima, apenas o TUP Portonave concorre efetivamente com o Porto Organizado, sendo os demais TUPs de porte demasiadamente reduzido para exercer qualquer tipo de contestação efetiva, ainda mais no segmento de contêineres onde sequer atuam e constituem o mercado relevante de interesse na dimensão produto.

47. Quanto à concorrência interportuária, mais especificamente, conforme apontado na seção da justificativa técnica do MInfra que analisa questões concorrenciais^[28], existe análise razoavelmente recente do Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE, datada de 2017, em que foi analisada a concorrência intra e interportuária aplicável ao Porto de Itajaí, análise que já se concentrou no segmento de contêineres de longo curso, sendo aplicável também ao segmento de cabotagem:

O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), em 2017, no âmbito do Ato de Concentração (AC) nº 08700.002350/2017-81, analisou e aprovou a aquisição da Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft KG (Hamburg-Sud) pela Maersk Line A/S (Maersk). Dentre outros mercados, a autoridade antitruste analisou o de terminais portuários dedicados à contêineres no Estado de Santa Catarina.

Nesse precedente recente, o CADE definiu os mercados relevantes na dimensão produto e geográfica como: mercado de serviços de movimentação em terminais portuários de contêineres nos portos de Itajaí/SC, Itapoá/SC e Navegantes/SC. Oportuno destacar, em especial pela dimensão geográfica, que o referido conselho refutou a presença dos terminais de contêineres dos Portos de Imbituba (Santos Brasil – Imbituba) e Paranaguá(TCP) nesse mercado relevante, após realização de teste de mercado nos seguintes termos:

109. Em suma, a maioria os clientes consideraram apenas o porto de Navegantes uma alternativa razoável para o redirecionamento de suas demandas. Apenas excepcionalmente admitiram outros portos de Santa Catarina (Imbituba e São Francisco do Sul) ou o porto de Paranaguá/PR, como possíveis substitutos.

Em suma, a maioria os clientes (dos portos de Itajaí e Itapoá) consideraram apenas o porto de Navegantes uma alternativa razoável para o redirecionamento de suas demandas. Apenas excepcionalmente admitiram outros portos de Santa Catarina (Imbituba e São Francisco do Sul) ou o Porto de Paranaguá/PR, como possíveis substitutos.

48. Assim, tem-se que como já analisado anteriormente que a concorrência intraportuária se limita ao TUP Portonave e a concorrência interportuária ao TUP Porto de Itapoá – SC, consistindo tais portos o mercado relevante na dimensão geográfica para o segmento de contêineres que é o de interesse para a análise, conforme a análise algo recente do CADE.

49. Conforme apontado acima, a EPL não realizou análise concorrencial específica com parte do EVTEA, tendo esta sido realizada pelo MInfra em seção voltada para tanto da justificativa técnica do processo de Concessão. O MInfra cita tal análise realizada pelo CADE como base de suas conclusões acerca de questões concorrenciais (grifos nossos)^[29]:

A partir desse mercado relevante, o CADE teceu análise para averiguar possíveis problemas concorrenciais nos mercados afetados pela operação, o que incluiu a avaliação: (i) da sobreposição horizontal entre os terminais de contêineres de Itajaí (arrendado a APM Terminals, do grupo econômico da Maersk) e de Itapoá (com participação de Aliança Navegação, do grupo econômico da Hamburg-Sud); e (ii) a integração vertical entre os terminais portuários de Itajaí e Itapoá com o serviço de transporte marítimo regular de contêineres prestado por Maersk e Hamburg-Sud, longo curso e cabotagem, nos referidos portos.

A conclusão do CADE com relação à sobreposição horizontal e a integração vertical identificadas foi a seguinte:

Por todo o exposto, depreende-se que eventual sobreposição horizontal entre os portos de Itajaí e Itapoá em decorrência da presente Operação, ou integração vertical entre as atividades de movimentação portuária com as de transporte marítimo ecabotagem praticadas por ambas as partes, não seriam capazes de incentivar as Requerentes (Maersk e Hamburg-Sud) a assumirem condutas anticompetitivas e tão pouco lhes conferiria poder de mercado suficiente para fazê-lo infligindo reais danos à concorrência, sem sujeitá-las, ao mesmo tempo, a proporcionais prejuízos. Posto isso, a Operação em apreço não gera preocupações concorrenciais nestes mercados. (g.n.)

Destaque-se que o CADE alcançou tais conclusões sobre o ambiente concorrencial do mercado relevante em questão partindo de uma estrutura de oferta, do ano de 2016, com os seguintes resultados de Market share: Itajaí 10-20%; Itapoá 30-40% e Navegantes 50-60%. Por grupos econômicos, naquela oportunidade, a Maersk tinha 40-50%, enquanto a MSC, armador, do grupo econômico da Portonave que, em 2017, adquiriu 100% do controle do mencionado terminal, teria 50-60%. Em outras palavras, participações de mercado acima dos 20%, em que a Lei de Defesa da Concorrência – Lei nº 12.529/2011 - presume posição dominante, ou mesmo dos 40%, como prevê a Comissão Europeia, em casos concretos, não necessariamente resultam em problemas concorrenciais.

Isso posto, considerando (i) o precedente de análise concorrencial realizada pela autoridade antitruste e (ii) a percepção de alterações pouco substanciais no contexto do mercado relevante entre 2017 e agosto de 2021, à exceção da ampliação de capacidade do porto de Itapoá concluída em 2018, entende-se que o atual ambiente concorrencial preserva as condições da conclusão do CADE emitida no AC entre Maersk e Hamburg-Sud, mesmo na hipótese de uma das empresas do grupo econômico dos armadores atuantes na região, Maersk e MSC, sagrar-se vencedora da licitação objeto da concessão em análise. Dessa forma, para o ambiente competitivo após o leilão, não parece razoável estabelecer critérios de vedação à participação de agentes na licitação.

Todavia, para o ambiente competitivo do leilão, de concorrência pelo ativo, parece prudente vedar a participação dos grupos econômicos de Maersk e MSC em consórcio. Isso se justifica pelo fato de ambos os agentes econômicos parecerem ter fortes incentivos pela disputa do objeto da licitação, que vale a liderança no 2º maior mercado de operação de contêineres no Brasil. Enquanto que, se ambos reunidos em consórcio, tende-se a arrefecer a competição pelo ativo, seja entre eles, seja em relação a outros interessados em participar do certame.

Portanto, decidiu-se pela vedação da participação de consórcios entre empresas armadoras e suas correspondentes Controladoras e Controladas de grupos econômicos distintos que detenham titularidade de exploração de instalações portuárias dedicadas à movimentação e armazenagem de contêineres e carga geral nos Complexos Portuários de Itajaí e de São Francisco do Sul.

50. Ocorre que tal análise tem dois problemas básicos, sendo um de menor e o outro de maior relevância. Primeiramente, de forma menos relevante, porém significativa, não atualiza a análise do CADE com dados mais recentes, em particular quanto às atuais capacidades e participações de mercado, o que seria desejável, inclusive dada a expansão de capacidade do Porto de Itapoá, que foi citada. Segundo, de forma mais grave, extrapola a análise do CADE de forma a: (i) apresentar entendimento mais elástico acerca da possibilidade de rivalidade efetiva mesmo com concentração horizontal bem mais elevada envolvendo o TUP Portonave e o Porto de Itajaí, mas sem ao menos apontar que estaria sendo utilizado tal critério mais elástico; e (ii) não realizar análise específica de questões concorrenciais de integração vertical, portanto, considerando implicitamente que a análise de integração vertical do CADE permaneceria válida com dados atualizados e mesmo com operação envolvendo o TUP Portonave. **Ressalte-se que os pontos (i) e (ii) representam inovação em relação a análise do CADE, a qual e se restringiu apenas a sobreposição horizontal entre o Porto de Itajaí e o Porto de Itapoá, considerando as mesmas conclusões e ausência de problemas concorrenciais potenciais em situação totalmente distinta, de concentração horizontal muito mais elevada, envolvendo o TUP Portonave, conforme será apontado a seguir.**

51. Preliminarmente, cumpre apontar que a análise do CADE de 2017^[30] em operação envolvia grupos econômicos que atuavam tanto no Porto de Itajaí como no Porto de Itapoá, não incluindo o grupo econômico atuante no TUP Portonave. Naquela ocasião houve entendimento da Superintendência do CADE de que a operação não apresentava potencial de problemas concorrenciais relevantes, de forma que a operação foi aprovada em análise do Tribunal Administrativo e sem qualquer restrição.

52. A análise da Superintendência considerou diversos possíveis mercados na dimensão produto envolvendo o segmento de contêineres tais como: (a) refrigerados e não refrigerados; (b) longo curso e cabotagem; (c) movimentação, armazenagem, reparos, etc. No entanto, a partir da análise empreendida, foi constatado que era possível analisar, considerando o mercado relevante de interesse na dimensão produto de movimentação e armazenagem de contêineres, seja refrigerados e não refrigerados, considerados de forma conjunta, sem necessidade de análise individualizada. Além disso, considerou que as relações verticais de interesse por possibilidade de problemas concorrenciais eram tão somente as que envolviam os grupos econômicos atuantes na operação de terminais de contêineres e no transporte aquaviário regular de longo curso (armadores), já que o porto possui acesso apenas rodoviário, o qual tende a ser altamente contestável. No caso da dimensão geográfica, o CADE considerou que a competição intraportuária de interesse seria apenas aquela envolvendo o Porto de Itajaí e o TUP Portonave e, conforme apontado acima, a competição interportuária incluiria apenas o Porto de Itapoá.

53. Seguindo a análise do CADE de 2017 é possível delimitar que existem possíveis preocupações de ordem concorrencial quanto à concentração horizontal da operação de terminais de contêineres na dimensão produto, considerando o Porto de Itajaí, o TUP Portonave (que integram o Complexo Portuário) e o Porto de Itapoá na dimensão geográfica. Além disso, podem existir questões concorrenciais na integração vertical desse mercado relevante com o transporte aquaviário regular de longo curso de contêineres (armadores). Idealmente, seria importante que tal análise fosse atualizada considerando as atuais condições dos portos envolvidos, em particular seus *market shares* recentes e sua capacidade instalada, já que estas variáveis podem ter tido variação importante, tendo, inclusive, já sido apontado acima que o Porto de Itapoá passou por expansão recente.

54. Se tal ausência de atualização plena da análise do CADE não é ideal, ao menos pode ser considerada razoável se as conclusões fossem as mesmas daquele Tribunal antitruste. Ocorre que a análise empreendida pelo MInfra inova de forma substancial em relação àquela realizada pelo CADE ao considerar que para a sobreposição horizontal envolvendo o Porto de Itajaí e o TUP Portonave não existiriam problemas concorrenciais, não obstante envolver *market shares* muito mais elevados e, portanto, elevação de HHI^[31] muito superior à sobreposição que de fato foi analisada pelo CADE, que foi a que envolve o Porto de Itajaí e o Porto de Itapoá. A análise empreendida pelo CADE envolveu a sobreposição horizontal de operação portuária de contêineres do Porto de Itajaí e o Porto de Itapoá, considerando que neste caso, não obstante a elevação de posição dominante, haveria rivalidade efetiva que impediria o exercício de poder de mercado exatamente pelo TUP Portonave grifos nossos:

390. No que concerne à única possibilidade de sobreposição horizontal, de acordo com os dados internos informados pelas Requerentes e pela empresa oficiada (Portonave), verifica-se uma concentração de **(acesso restrito)** no mercado de movimentação de cargas containerizadas por parte das Requerentes (combinadas), considerando o volume total de serviços praticados. Embora seja esta a perspectiva mais conservadora para se traçar a análise, esta SG acredita não representar da maneira fidedigna os aspectos do mercado. Isto porque, o volume de serviços praticados cativamente pelas empresas já não estão disponíveis ao restante do mercado e, portanto, não competem com a capacidade das concorrentes de oferta do serviço a terceiros.

391. Assim, acredita-se que a concentração real de mercado decorrente da presente operação é aquela em termos de volume que desconsidera o uso cativo. Como a Portonave não atua verticalizada neste mercado, os *market shares* resultantes são aproximadamente **(acesso restrito)** das Requerentes e **(acesso restrito)** da Portonave. **Com tamanha discrepância entre as parcelas de mercado das Requerentes e da Portonave neste cenário, não há que se falar em exercício de poder de mercado pelas partes em detrimento da concorrência.**

392. Além disso, o mercado tem operado com alta ociosidade. O terminal de Itajaí possui uma capacidade ociosa significativa: a taxa de utilização da APMT nesse porto foi inferior a **(acesso restrito)** em 2016, o que corresponde a um volume de **(acesso restrito)**. Sua concorrente, Portonave, operou neste mesmo ano com uma capacidade ociosa de aproximadamente **(acesso restrito)** no porto de avegantes, correspondente a **(acesso restrito)**.

(...)

395. **Mesmo considerando apenas a capacidade ociosa da Portonave no porto de Navegantes, concorrente mais próximo dos portos de Itajaí e Itapoá, esta já seria suficiente para absorver (acesso restrito) do volume movimentado para terceiros nos terminais operados pelas Requerentes.** Conforme exposto na tabela 12 acima, as Requerentes movimentaram, em 2016, **(acesso restrito)** para terceiros nos portos de Itajaí e Itapoá, **(acesso restrito)** capacidade ociosa do porto de Navegantes individualmente **(acesso restrito)**.

396. Verificados fortes indícios de rivalidade entre os portos situados em Santa Catarina, **especialmente entre os portos de Itajaí, Itapoá e Navegantes**, conclui-se que a sobreposição horizontal sobrevinda neste cenário não tem potencial de gerar preocupações concorrenciais. Nota-se que os clientes das partes possuem outras opções de serviços de terminais de contêineres, vez que a maioria dos operadores geograficamente próximos têm possibilidade de absorver eventuais desvios de demanda. Observa-se, ainda, não ser provável que as Requerentes injustificadamente aumentem o preço dos seus serviços, pois a Portonave (concorrente direta das Requerentes que atua no porto de Navegantes), assim como outros operadores em Santa Catarina, têm forte incentivo para ofertar preços baixos visando a preencher suas capacidades ociosas.

55. De forma semelhante, **sem realizar análise específica acerca de questões concorrenciais de integração vertical**, a análise do MInfra terminou por considerar implicitamente que a ausência de verificação de problemas concorrenciais na operação analisada pelo CADE em 2017 na integração entre grupos econômicos atuantes na operação de terminais de contêineres e de armadores atuantes no transporte aquaviário de longo curso também valeria no caso em tela. **Tal tipo de suposição necessitaria de análise específica atualizada, algo que não foi feito.**

56. Ressalte-se que a Resolução nº 2/2012 do CADE, a qual disciplina a notificação de atos de concentração àquela autarquia antitruste, aponta que são passíveis de enquadramento no Procedimento Sumário, por baixa probabilidade de lesão à concorrência (grifos nossos):

Art. 8º São hipóteses enquadráveis no Procedimento Sumário, as seguintes operações:

I - Joint-Ventures clássicas ou cooperativas: casos de associação de duas ou mais empresas separadas para a formação de nova empresa, sob controle comum, que visa única e exclusivamente à participação em um mercado cujos produtos/serviços não estejam horizontal ou verticalmente relacionados;

II – Substituição de agente econômico: situações em que a empresa adquirente ou seu grupo não participava, antes do ato, do mercado envolvido, ou dos mercados verticalmente relacionados e, tampouco, de outros mercados nos quais atuava a adquirida ou seu grupo;

III - **Baixa participação de mercado com sobreposição horizontal: as situações em que a operação gerar o controle de parcela do mercado relevante comprovadamente abaixo de 20%,** a critério da Superintendência-Geral, de forma a não deixar dúvidas quanto à irrelevância da operação do ponto de vista concorrencial;

IV - **Baixa participação de mercado com integração vertical:** nas situações em que **nenhuma das requerentes ou seu grupo econômico comprovadamente controlar parcela superior a 30% de quaisquer dos mercados relevantes verticalmente integrados.**

V - Ausência de nexo de causalidade: **concentrações horizontais que resultem em variação de HHI inferior a 200 desde que a operação não gere o controle de parcela de mercado relevante superior a 50%.**

VI - Outros casos: casos que, apesar de não abrangidos pelas categorias anteriores, forem considerados simples o suficiente, a critério da Superintendência-Geral, a ponto de não merecerem uma análise mais aprofundada.

57. É possível que em análise mais aprofundadas dos mercados relevantes envolvidos seja apontada a baixa possibilidade de que ocorram práticas anticoncorrenciais a partir tanto de uma sobreposição horizontal que resulte em participação de mercado acima de 20% ou que eleve o HHI acima de 200 pontos no caso de concentração superior a 50% ou de integração vertical envolvendo participações superiores a 30% em qualquer dos mercados verticalmente relacionados. Isso poderia ocorrer, por exemplo, a partir da existência de rivalidade efetiva nos mercados envolvidos que tornasse muito baixa a probabilidade de ocorrência de práticas anticompetitivas, mesmo com elevadas concentrações cruzadas nos mercados relevantes verticalmente relacionados. **No entanto, seria necessário que análise atualizada demonstrasse tal tipo de conclusão de baixa probabilidade de lesão à concorrência, o que não ocorreu.**

58. Conforme apontado acima, a análise do MInfra apontou a probabilidade de problemas concorrenciais de integração vertical **só na medida que pudessem afetar a concorrência no leilão e não após a licitação.** Tal preocupação foi materializada na proibição de consórcio entre empresas armadoras e grupos econômicos que detenham titularidade de exploração de instalações portuárias dedicadas à movimentação e armazenagem de contêineres e carga geral nos Complexos Portuários de Itajaí e de São Francisco do Sul. Ocorre que tal restrição não é voltada para garantir a competição após o leilão, a qual também é importante, ainda mais a considerar o prazo de 35 anos da Concessão.

59. Em vista do exposto, recomenda-se adotar a sistemática a seguir para o leilão a fim de evitar problemas concorrenciais. Considerar, no mesmo sentido de manifestação do CADE de 2017 (Ato de Concentração nº 08700.002350/2017-81): (a) o mercado relevante na dimensão produto de prestação de serviços de operação portuária de contêineres voltados para o transporte aquaviário de longo curso ou cabotagem; b) o mercado relevante verticalmente relacionado de transporte aquaviário regular de longo curso de contêineres (armadores); c) o mercado relevante na dimensão geográfica abarcando o Complexo Portuário de Itajaí (Porto Organizado e TUP Portonave) e o TUP Porto de Itapoá. Após tal delimitação dos mercados relevantes e respectivas participações de mercado, realizar o leilão da Concessão em duas fases:

- i. na 1ª fase, poderão participar apenas grupos econômicos que cumpram ambas as condições a seguir: (i) não venham a apresentar sobreposição horizontal que represente elevação do HHI acima de 200 do mercado relevante envolvido que apresente possibilidade de abuso de posição dominante (TUP Portonave e, possivelmente, Porto de Itapoá); ou (ii) não detenham participação superior a 30% (ou outro percentual devidamente justificado que se entenda possa limitar a probabilidade de práticas anticompetitivas) nos mercados diretamente a montante ou a jusante, em particular em linhas de navegação que atendam o Porto de Itajaí, considerando Vessel Sharing Agreements – VSAs como um único grupo econômico; e
- ii. caso não haja interessados nessa 1ª rodada, a licitação continuaria com uma 2ª rodada em que qualquer grupo econômico poderia participar.

(CONTRIBUIÇÃO 3)

60. Se a sistemática acima pode significar algum sacrifício à maior competição no leilão, por outro evita que ocorram práticas anticoncorrenciais após o leilão, práticas estas que podem perdurar por longo período, considerando se tratar de um contrato de longa duração. Assim como o CADE atua em controle de estruturas na análise de atos de concentração para evitar problemas concorrenciais de forma preventiva, com isso, evitando a necessidade de atuação repressiva na análise posterior de condutas, é importante que existam condicionantes à participação no leilão de concessões e arrendamentos do setor portuário a fim de que se evitem preventivamente práticas anticoncorrenciais. A sistemática de duas rodadas acima permite tal atuação preventiva, mas sem causar uma licitação vazia que não ocorreria sem a limitação de participação. Isso permite uma relativa conciliação entre os objetivos de promover a competição durante e após o leilão, preservando o interesse público.

2.6 DA ANÁLISE DE ONEROSIDADE REGULATÓRIA

61. 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 de 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.

62. 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 3.310 da minuta de Edital (p. 16), 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, consequentemente, potenciais limitadores de concorrência. No entanto, a concorrência se dará utilizado o Regime Diferenciado de Contratações – RDC, de que trata a Lei nº 12.462/2011. Neste caso o Decreto nº 7.581/2011 prevê que:

Art. 51. Quando permitida a participação na licitação de pessoas jurídicas organizadas em consórcio, serão observadas as seguintes condições:

II - indicação da pessoa jurídica responsável pelo consórcio, que deverá atender às condições de liderança fixadas no instrumento convocatório;

§ 2º No consórcio de empresas brasileiras e estrangeiras, a liderança caberá, obrigatoriamente, à empresa brasileira, observado o disposto no inciso II do caput.

63. Assim, apesar de a princípio indesejável, a restrição está aderente à normatização infralegal do processo. Nesse contexto, esta Secretaria recomenda a adoção das medidas necessárias para a supressão dessa exigência no referido Decreto.

3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

64. Este Parecer apresentou considerações sobre os documentos relativos ao processo de desestatização do Porto Organizado de Itajaí - SC sob a forma de concessão.

65. De acordo com a documentação disponibilizada, a modelagem de licitação para a concessão possui aspectos de natureza concorrencial a serem aperfeiçoados, e necessidade de adequação normativa no que tange a onerosidade regulatória. As contribuições apresentadas encontram-se resumidas a seguir.

- a. sugere-se a renovação por no máximo 5 anos e que as prorrogações sejam restritas às hipóteses de necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos, a exemplo do que já é utilizado nos contratos de concessões de aeroportos;
- b. sugere-se avaliar a possibilidade de utilização de outros critérios entre os mecanismos de julgamento da proposta, além do valor de outorga, em particular a possibilidade de utilização também do critério de menor tarifa, em linha com o possibilitado pela Lei nº 12.815/13 e a otimização do bem-estar do consumidor;
- c. sugere-se adotar a sistemática a seguir para o leilão a fim de evitar problemas concorrenciais. Considerar, no mesmo sentido de análise do CADE de 2017 (Ato de Concentração nº 08700.002350/2017-81): (a) o mercado relevante na dimensão produto de prestação de serviços de operação portuária de contêineres voltados para o transporte aquaviário de longo curso ou cabotagem; b) o mercado relevante verticalmente relacionado de transporte aquaviário regular de longo curso de contêineres (armadores); c) o mercado relevante na dimensão geográfica abarcando o Complexo Portuário de Itajaí (Porto Organizado e TUP Portonave) e o TUP Porto de Itapoá. Após tal delimitação do mercado relevante e das respectivas participações de mercado, realizar o leilão da Concessão em duas fases:
 - i. na 1ª fase, poderão participar apenas grupos econômicos que cumpram ambas as condições a seguir: (i) não venham a apresentar sobreposição horizontal que represente elevação do HHI acima de 200 do mercado relevante envolvido que apresente possibilidade de abuso de posição dominante (TUP Portonave e, possivelmente, Porto de Itapoá); ou (ii) não detenham participação superior a 30% (ou outro percentual devidamente justificado que se entenda possa limitar a probabilidade de práticas anticompetitivas) nos mercados diretamente a montante ou a jusante, em particular em linhas de navegação que atendam o Porto de Itajaí, considerando Vessel Sharing Agreements – VSAs como um único grupo econômico; e
 - ii. caso não haja interessados nessa 1ª rodada, a licitação continuaria com uma 2ª rodada em que qualquer grupo econômico poderia participar.

66. Além das contribuições acima à Consulta Pública, sugere-se que seja recomendado por esta SEAE no âmbito do Ministério da Economia, que seja alterado art. 51, §2º do Decreto nº 7.581, de 11 de outubro de 2011, que regulamenta o Regime Diferenciado de Contratações Públicas – RDC, a fim de que seja permitida a liderança de Consórcio por empresas estrangeiras.

67. A análise desenvolvida neste documento decorre das atribuições da Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade (SEAE) na promoção da concorrência e de outros incentivos à eficiência econômica dos mercados de bens e serviços, conforme Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, e Decreto nº 9.745, de 08 de abril de 2019. Trata-se de posicionamento com base nas informações disponíveis até a presente data.

À consideração superior.

Brasília, na data de assinatura.

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] Ministério da Infraestrutura (2019). Plano Nacional de Logística Portuária, Sumário Executivo, p. 15.
- [2] EPL (2021) – EVTEA – Seção A – Apresentação, p. 5.
- [3] NOTA TÉCNICA Nº 12/2021/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA, de 03/11/21, do Ministério da Infraestrutura – Minfra, p. 2.
- [4] ANTAQ (2022) – Estatístico Aquaviário 2.1.4 – Disponível em < <http://ea.antaq.gov.br/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=painel%5Cantaq%20-%20anuario%202014%20-%20v0.9.3.qvw&lang=pt-BR&host=QVS%40graneleiro&anonymous=true> > Acesso em: 05/04/22
- [5] Informação disponível em < <https://www.apmterminals.com/en/about/our-company> > Acesso em: 05/04/22.
- [6] ANTAQ (2022) – Estatístico Aquaviário 2.1.4 – Disponível em < <http://ea.antaq.gov.br/QvAJAXZfc/opendoc.htm?document=painel%5Cantaq%20-%20anuario%202014%20-%20v0.9.3.qvw&lang=pt-BR&host=QVS%40graneleiro&anonymous=true> > Acesso em: 05/04/22
- [7] Santos Port Authority (2022). Disponível em: < http://www.portodesantos.com.br/wp-content/uploads/Arrendatarios_v2.pdf?29122020 >. Acesso em 05/04/22.
- [8] EPL (2021) – EVTEA – Seção B – Estudos de Mercado, p. 3-11.
- [9] EPL (2021) – EVTEA – Seção A – Apresentação, p. 11-17.
- [10] NOTA TÉCNICA Nº 12/2021/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA, de 03/11/21, do Ministério da Infraestrutura – Minfra, p. 5.
- [11] EPL (2021) – EVTEA – Seção A – Apresentação, p. p.6-10.
- [12] NOTA TÉCNICA Nº 12/2021/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA, de 03/11/21, do Ministério da Infraestrutura – Minfra, p. 4.
- [13] NOTA TÉCNICA Nº 12/2021/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA, de 03/11/21, do Ministério da Infraestrutura – Minfra, p. 1.
- [14] EPL (2021) – EVTEA – Seção E – Financeiro, p. 3-11.
- [15] EPL (2021) – EVTEA – Seção E – Financeiro.
- [16] Idem, p. 9.
- [17] EPL (2021) – EVTEA – Seção B – Estudos de Mercado.
- [18] Idem, p. 2.
- [19] NOTA TÉCNICA Nº 12/2021/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA, de 03/11/21, do Ministério da Infraestrutura – Minfra, Subseção “4.7. Demonstração da incorporação nos EVTEAS de modelos que expressam e estimulam a concorrência inter e intraportos”, p. 7-8.
- [20] Organization for Economic Cooperation and Development (2011). Competition in Ports and Ports Services. Policy Roundtables, p. 21-62, 271-299.
- [21] World Bank (2007). Port Reform Tool Kit – Module 3 – Alternative Port Management Structures and Ownership Models. 2nd Edition. Public-Private Infrastructure Advisory Facility, p. 78-84. Disponível em: < <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/library/port-reform-toolkit-ppiaf-world-bank-2nd-edition> > Acesso em 08/04/21.
- [22] Não obstante tal estudo do Banco Mundial citado na nota anterior ser razoavelmente antigo, documentos mais recentes daquele organismo multilateral tal como o estudo de 2020, “Reforming and Rebuilding Lebanon’s Port Sector: Lessons from Global Best Practices” utilizam a mesma caracterização para modelos de administração portuária.
- [23] Cumpre observar que mesmo que a mão-de-obra portuária seja privada, pode ser que a contratação da mesma se dê por um ente especial responsável nos casos do tool port e landlord port. No caso dos portos organizados do Brasil, conforme disciplinado pelos arts. 32 a 44 da Lei no 12.815/2013, há a obrigatoriedade de que exista um Órgão Gestor de Mão-de Obra - OGMO, entidade de direito privado formada pelos operadores portuários, que centraliza a contratação de mão-de-obra portuária e que continuará existir mesmo nos casos de desestatização da Autoridade Portuária. Consoante ao previsto no art. 38 do Decreto no 8.033/2013, o Conselho de Supervisão do OGMO, conta com participação de representantes dos operadores portuários, dos usuários do porto e do segmento laboral, sendo a Diretoria-Executiva nomeada e destituída por entidade local que representa os operadores portuários.
- [24] 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> >
- [25] NOTA TÉCNICA Nº 12/2021/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA, de 03/11/21, do Ministério da Infraestrutura – Minfra, p. 7.
- [26] Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário.
- [27] Regulamento de Exploração Portuária.
- [28] NOTA TÉCNICA Nº 12/2021/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA, de 03/11/21, do Ministério da Infraestrutura – Minfra, Subseção “4.7.Demonstração da incorporação nos EVTEAS de modelos que expressam e estimulam a concorrência inter e intraportos”, p. 7-8.
- [29] Idem, p.7.
- [30] Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE (2017) - PARECER Nº 26/2017/CGAA3/SGA1/SG/CADE, Ato de Concentração nº 08700.002350/2017-81.
- [31] O Índice Herfindahl-Hirschman (HHI) é calculado com base no somatório do quadrado das participações de mercado de todas as empresas de um dado mercado. O HHI pode chegar até 10.000 pontos, valor no qual há um monopólio, ou seja, em que uma única empresa possua 100% do mercado



Documento assinado eletronicamente por **Geanluca Lorenzon, Secretário(a) de Advocacia da Concorrência e Competitividade**, em 07/04/2022, às 21:10, 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 07/04/2022, às 21:39, 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 **Fábio Coelho Barbosa, Coordenador(a)**, em 08/04/2022, às 09:05, 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 08/04/2022, às 09:50, 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 **Fernando Atile Phillips Ligiéro, Especialista em Políticas Públicas e Gestão Governamental**, em 08/04/2022, às 13:38, 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 **23841463** e o código CRC **539FEC13**.

