



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA  
SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS  
DEPARTAMENTO DE NOVAS OUTORGAS E POLÍTICAS REGULATÓRIAS PORTUÁRIAS  
COORDENAÇÃO-GERAL DE MODELAGEM DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS

NOTA TÉCNICA Nº 122/2020/CGMP/DNOP-SNPTA/SNPTA

Brasília, 25 de agosto de 2020.

**PROCESSO Nº 50000.051864/2019-86**

**INTERESSADO: ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE MACEIO - APMC**

Referência: Processo n.º 50000.051864/2019-86

Assunto: **Complemento de Ato Justificatório para a modelagem do Programa de Arrendamentos Portuários do Governo Federal; Licitação da área MAC10 no Porto Organizado de Maceió/AL.**

**Ao Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias - DNOP:**

Senhor Diretor,

1. Faço referência ao Ato Justificatório do Terminal de Granel Líquido de Maceió/AL - **MAC10**, representado pela NOTA TÉCNICA n.º 109/2020/CGMP/DNOP-SNPTA/SNPTA (SEI n.º 2685868), em relação às regras editalícias relacionadas a restrições de participação e sobre o processo de revisão do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ.
2. Em princípio, a maximização da concorrência nos leilões portuários é desejável, sendo que esse objetivo deve ser sopesado com outras diretrizes a serem atingidas conforme os casos concretos. Os cenários são muito diversos, de modo que as soluções mais adequadas podem variar de um caso para outro. O ideal seria fomentar a concorrência no mercado entre os vários agentes econômicos para que os preços se mantenham naturalmente equilibrados.
3. Assim, algumas “barreiras de entrada” nas licitações podem ser perfeitamente legítimas e em alguns casos são necessárias, dependendo das circunstâncias de cada certame.
4. Para evitar tal concentração de mercado, entendeu-se por inserir cláusula no respectivo edital que impedisse que empresas ou grupos econômicos com participação de mercado relevante pudessem ser declarados vencedores no leilão.
5. É de extrema relevância assegurar que haja uma competição efetiva entre as instalações portuárias localizadas no Complexo Portuário de Maceió/AL. Do contrário, poderia ser necessária uma intervenção mais direta do regulador sobre o mercado. Uma intervenção direta do regulador fixando tetos-tarifários (preço-teto) implicaria uma série de custos e riscos. O ideal é que o mercado se autorregule pela competição entre os agentes econômicos. Não bastasse isso, uma atuação desse tipo *a posteriori*, ainda que prevista no art. 12, VII, da Lei n.º 10.233, de 2001<sup>[1]</sup>, resultaria em elevada insegurança jurídica e elevação dos custos regulatórios.
6. Por isso, interessa à sociedade que o poder público adote medidas para evitar que uma empresa ou grupo econômico detenha uma concentração excessiva de mercado, mitigando tanto quanto possível os riscos de que no futuro seja necessária uma intervenção direta do regulador sobre o mercado com a fixação de preço teto. Por conseguinte, é prudente que o poder público adote medidas que impeçam que uma empresa ou grupo econômico que já tenha uma participação robusta de mercado relevante amplie ainda mais sua fatia de mercado.
7. Dessa forma, usando como referência a determinação exarada no item 9.2 do Acórdão TCU n.º 040.166/2018-0, e com o objetivo de evitar concentração excessiva de mercado no Porto de Maceió/AL, estabelece-se que empresas ou grupos econômicos com participação de mercado acima de 40% no mercado de armazenagem e movimentação de graneis líquidos no Complexo Portuário de Maceió/AL, só poderão ser declaradas vencedoras no Leilão do **MAC10** em caso de proposta única.
8. No que se refere ao processo de revisão do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ do Porto de Maceió/AL, informa-se que o mesmo tem previsão de finalização em 09/2020, uma vez que o formato final da área do Terminal de Graneis Líquidos - **MAC10** só foi conhecido de forma definitiva após a emissão do Acórdão n.º 2116/2020-Plenário (SEI n.º 2679950).
9. Dessa forma, informa-se que as diretrizes sobre o tema expostas nesta Nota Técnica devem ser consideradas como um complemento em relação às demais já encaminhadas através do Ato Justificatório, representado pela NOTA TÉCNICA n.º 109/2020/CGMP/DNOP-SNPTA/SNPTA (SEI n.º 2685868).
10. Por fim, sugerimos ao Diretor do Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias - DNOP que, caso de acordo com as diretrizes expostas neste complemento de Ato Justificatório, submeta-o à aprovação do Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários - SNPTA, para posterior comunicação à Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ.
11. À consideração superior.

(assinado eletronicamente)

**DISNEY BARROCA NETO**

Coordenador-Geral de Modelagem de Arrendamentos Portuários

[1] Art. 12. Constituem diretrizes gerais do gerenciamento da infra-estrutura e da operação dos transportes aquaviário e terrestre: (...) VII – reprimir fatos e ações que configurem ou possam configurar competição imperfeita ou infrações da ordem econômica



Documento assinado eletronicamente por **Disney Barroca Neto, Coordenador - Geral de Modelagem de Arrendamentos Portuários**, em 28/08/2020, às 21:33, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 3º, inciso V, da Portaria nº 446/2015 do Ministério dos Transportes.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](https://sei.infraestrutura.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **2730802** e o código CRC **8A5A7525**.



Referência: Processo nº 50000.051864/2019-86



SEI nº 2730802

Esplanada dos Ministérios, Bloco R - Edifício Anexo - 1º Andar - Ala Leste - Bairro Zona Cívico-Administrativa  
Brasília/DF, CEP 70044-902  
Telefone: 2029-8781 - [www.infraestrutura.gov.br](http://www.infraestrutura.gov.br)