



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS
COMISSÃO PERMANENTE DE LICITAÇÃO DE ARRENDAMENTOS PORTUÁRIOS DA ANTAQ - CPLA
DECISÃO DE IMPUGNAÇÃO AO EDITAL

PROCESSO: 50300.007277/2021-90
REFERÊNCIA: Leilão nº 04/2021-ANTAQ
OBJETO: Arrendamento da área denominada SSD09, destinada à movimentação e armazenagem de carga geral, de projeto ou containerizada, localizada dentro do Porto de Salvador.
IMPUGNANTE: INTERMARÍTIMA PORTOS E LOGÍSTICA S.A.

DA INTRODUÇÃO

1. Trata-se de impugnação ao Edital nº 04/2021-ANTAQ, cujo objetivo é o arrendamento da área denominada SSD09, destinada à movimentação e armazenagem de carga geral, de projeto ou containerizada, localizada dentro do Porto de Salvador, Bahia.

DAS PRELIMINARES

2. O pedido foi apresentado pela empresa INTERMARÍTIMA PORTOS E LOGÍSTICA S/A., conforme previsão constante na Seção VI - Da Impugnação ao Edital do instrumento convocatório.

DAS ALEGAÇÕES DA IMPUGNANTE E PEDIDOS DA IMPUGNANTE

3. A petionária insurge-se contra o edital, solicitando a inclusão da seguinte subcláusula restringindo a participação de agentes:

Subcláusula 22.14 do Edital: "Empresas ou grupos econômicos com participação de mercado acima de 40% (quarenta por cento) no mercado de carga geral, de projeto ou containerizada no Cluster do Complexo Portuário de Salvador, só poderão ser declarados vencedores na hipótese de não haver outro Proponente que tenha apresentado proposta válida."

4. Em breve síntese, esses são os argumentos da impugnante:

a) "...o projeto de arrendamento trazido pelo "SSD 09" deixou de apresentar o necessário "Estudo de Mercado", à exemplo dos certames realizados no âmbito do MINFRA, e, assim, não garantindo a manutenção de aspectos adequados à concorrência interporto e concorrência intraporto, com grave risco de prática de concorrência desleal e abuso do poder econômico...";

b) "...a flagrante e reconhecida existência de empresas com participação relevante de mercado na hinterlândia do Porto Organizado de Salvador e região (acima de 40%)...";

c) a "...Comissão de Licitação, ao se afastar da sua competência institucional, opta por não prestar os esclarecimentos necessários, se limitando à (sic) informar que "não há esclarecimento", deixando de atribuir ao tema a necessária importância, materializando, dessa forma, flagrante violação ao dever de prestar as informações e os esclarecimentos solicitados pelos interessados à Comissão de Licitação.";

d) "...impõe-se, inclusive, por critério de coerência diante do que resta praticado no âmbito dos Leilões já realizados (à exemplo dos Editais do STS08, STS, 08A, ATU18, IQI03 e IQI11), a cogente inserção de cláusula preventiva da concentração de mercado..."

e) "...a participação no mercado de carga geral para o Cluster do Complexo Portuário de Salvador, se apresenta atualmente, segundo dados da ANTAQ, com a seguinte configuração,

com base nas áreas ocupadas:

MERCADO DE CARGA GERAL SALVADOR/BA – CONSIDERANDO A ÁREA TOTAL ARRENDADA (M)2 (Atual) E A INCLUSÃO DA NOVA ÁREA DO SSD09: TECON SALVADOR – 216.546 (85,5%), INTERMARÍTIMA – 20.000 (7,9%), SSD09 16.707 (6,6%) > TOTAL – 253.253 (100%)."

f) "No entanto, questiona-se, como garantir condições concorrenciais de mercado, se não há cláusula de barreira, para evitar posição dominante?"

g) "esquecido que o referido Acórdão da Corte de Contas" [3661/2013-TCU-Plenário]

5. Superada a introdução, passo à análise técnica dos argumentos e requerimento formulado pela impugnante.

a) "...o projeto de arrendamento trazido pelo "SSD 09" deixou de apresentar o necessário "Estudo de Mercado", à exemplo dos certames realizados no âmbito do MINFRA, e, assim, não garantindo a manutenção de aspectos adequados à concorrência interporto e concorrência intraporto, com grave risco de prática de concorrência desleal e abuso do poder econômico...";

6. O estudo da área SSD09 é o primeiro simplificado colocado em licitação pela ANTAQ. O Estudo simplificado previsto no Decreto 8.033/2013, no art. 6º, §1, IV^[1] e regulamentado pela ANTAQ na Resolução 7821-ANTAQ. O conteúdo mínimo de um estudo simplificado está previsto no art. 2º da citada Resolução, vejamos:

Art. 2º Os estudos simplificados objeto desta resolução devem conter, no mínimo:

I - análise da viabilidade técnica, compreendendo o projeto de infra e superestruturas, localização, fluxo operacional e a sua articulação com os demais modais de transporte, incluindo:

a) descrição da estrutura operacional existente e proposta para o projeto, conforme o caso;

b) elementos de infraestrutura, superestrutura e principais equipamentos, existentes e a serem implantados;

c) modalidades de transporte envolvidas;

d) comprovação, por meio de memorial de cálculo e fluxograma, da capacidade dinâmica do terminal, evidenciando o sistema de embarque e desembarque e o sistema de armazenagem, conforme o caso;

e) desenhos esquemáticos representando a estrutura operacional e memorial descritivo das áreas e instalações a serem arrendadas, acompanhados das respectivas representações em planta de localização e de situação, em sistema de coordenadas SIRGAS 2000 ou WGS 84, em escala adequada, com legendas e cotas, incluindo as benfeitorias e equipamentos; e

f) demonstração de que não haverá prejuízo às atividades portuárias locais, considerando também a infraestrutura atual do porto organizado e a matriz de transporte envolvida, nos diversos modais.

II - estimativa de preços dos serviços previstos para o projeto, bem como os parâmetros adotados;

III - enquadramento do projeto nas hipóteses previstas no art. 2º, § 1º desta resolução, com base nas receitas máximas estimadas, calculadas a partir da capacidade dinâmica do empreendimento e das receitas unitárias ao longo do prazo contratual;

IV - valor de remuneração do arrendamento exclusivamente em parcela fixa mensal, com as seguintes informações:

a) valor unitário do metro quadrado da área, divulgado em tabela específica junto com a estrutura tarifária do porto organizado;

b) dimensão da área em metros quadrados; e

c) caracterização do tipo de área e o enquadramento na respectiva modalidade da estrutura tarifária do porto organizado.

V - estimativa dos investimentos necessários para atingir a capacidade dinâmica de movimentação esperada para o projeto;

VI - análise de viabilidade ambiental, considerando a estrutura operacional e as atividades desenvolvidas, eventuais análises já procedidas por órgão ambiental competente e a licença de operação do porto, quando couber; e

VII - indicação do(s) responsável(is) e respectiva(s) assinatura(s) de Anotação de Responsabilidade Técnica - ART ou Registro de Responsabilidade Técnica - RRT, contendo o nome do responsável técnico pela elaboração do estudo, sua assinatura e número de registro no CREA/CAU.

7. Como verificado, a regulamentação da Agência não prevê o "Estudo de Mercado", não sendo necessário como afirma a impugnante. A desnecessidade do Estudo de Mercado é explicada pela ausência de

fluxo de caixa para cálculo da renumeração da autoridade portuária. Ele é utilizado nos projetos citados pela impugnante para definir a demanda por aquele terminal para cálculo das receitas que comporiam o fluxo de caixa.

8. Além disso, as relações comerciais dentro do mercado de transporte aquaviário de contêineres possuem dinâmica complexa, especialmente do ponto de vista e da ótica da demanda, de modo que o elevado grau de participação de mercado (*market share*) dentro de um dado porto organizado em exclusivo não define, de forma estrita, uma grande probabilidade de abuso de poder de mercado que leve, de forma absoluta, o impedimento automático de certo *player* participar das oportunidade de licitação de áreas dentro do mesmo complexo portuário. Notoriamente, a movimentação de contêineres difere dos granéis líquidos, base utilizada para criticar a previsão editalícia em questão. A demanda pela movimentação de contêineres tende a ser extremamente interiorizada pelo país, embora os terminais portuários estejam predominantemente na costa brasileira, condição que, por si mesma, já afasta a avaliação da concorrência portuária ser determinante para a publicação do Edital.

9. Além disso, não poderemos perder de vista que o contrato fruto de uma licitação com o estudo simplificado tem limite contratual de 10 (dez) anos e, como é cediço, todas as outras áreas citadas pela impugnante tem prazo contratual limitado em 70 (setenta) anos.

10. Complementando, nessa dinâmica pelo lado da demanda, as relações entre armadores e operadores portuários são reguladas por contrato, com prazo determinado ou não ou, ainda, admitindo sucessivas renovações, dificultando uma mudança imediata de porto por parte de um armador em função de uma oferta de preço menor por operadores portuários concorrentes. Conseqüentemente, a substituição de um terminal por outro não é questão simples e rápida que se define meramente pelo *capacity share*. Isto é, o ganho de *capacity share* pela concentração do domínio de infraestrutura portuária via processo licitatório não representa ganho direto de renda, ou assunção objetiva de poder de mercado ou aumento da posição dominante. Nessa relação, dentro do segmento, os armadores é que detém o poder de barganha, já que as linhas de navegação são restritas. Então, é natural que no mercado de contêineres em um contrato de curto prazo não seja necessária a realização de Estudo de Mercado.

11. Diante desses argumentos, não merece prosperar a afirmação da impugnante da necessidade do estudo de mercado.

b) "...a flagrante e reconhecida existência de empresas com participação relevante de mercado na hinterlândia do Porto Organizado de Salvador e região (acima de 40%)...";

e) "...a participação no mercado de carga geral para o Cluster do Complexo Portuário de Salvador, se apresenta atualmente, segundo dados da ANTAQ, com a seguinte configuração, com base nas áreas ocupadas:

MERCADO DE CARGA GERAL SALVADOR/BA – CONSIDERANDO A ÁREA TOTAL ARRENDADA (M)2 (Atual) E A INCLUSÃO DA NOVA ÁREA DO SSD09: TECON SALVADOR – 216.546 (85,5%), INTERMARÍTIMA – 20.000 (7,9%), SSD09 16.707 (6,6%) > TOTAL – 253.253 (100%)."

12. Pois bem, a noção de mercado relevante está em direta dependência da atividade das partes que atuam no mercado. Exige uma "*bilateralização*" das relações: as posições, embora principiêm a partir de índices que demonstrem a potencialidade das ações positivas ou negativas de uma empresa (participação no mercado), terminam por ser inferidas e afetadas pelo comportamento de consumidores também.

13. Nesses termos, a análise do mercado relevante não se limita à simples observação do nível de competitividade entre as empresas concorrentes vizinhas próximas, mas do seu reflexo para a estrutura das relações econômicas em geral (Tércio Sampaio Ferraz Jr. Enciclopédia Jurídica da PUC USP; Verbete: **Mercado Relevante**. Tomo de Direito Comercial. Julho/2018^[2] . Ou seja, na definição de mercado relevante, parte-se do modo como se comportariam os agentes em relação aos produtos (bens e serviços), das suas relações reais de oferta e demanda em um espaço dado, para preocupar-se preponderantemente com suas possibilidades de desempenho no decorrer de um período de tempo. Equivoca-se, portanto, a contribuição analisada ao excluir da sua análise fatores concorrenciais essenciais à análise antitruste.

14. Pois, no controle concorrencial, a delimitação geográfica desempenha sim um expressivo fator para a operacionalidade da noção de mercado relevante. A ideia de território para definir um espaço é importante, mas a noção de alcance é, na maioria das vezes, mais adequada. Daí a utilização de **raio de**

ação para estabelecer pontos a que chegam as ofertas e a capacidade de concorrer. Na delimitação do mercado pelo produto, doutro lado, a regra é considerar como pertencentes a um mercado os produtos (ou serviços) que, do ponto de vista do consumidor, sejam vistos como substituíveis conforme suas qualidades, suas finalidades de uso e seu preço. A isso se acrescem as **características específicas de produção e da demanda**, as quais conferem ao produto uma propriedade peculiar tendo em vista suas finalidades. Consequência disso, que os terminais de contêineres podem não ter posições de mercado dominantes, mesmo quando são os únicos em um porto, dependendo da extensão da concorrência interportuária, em outras palavras a contestabilidade do terminal depende de quanto a sua hinterlândia é cativa.

15. Nesse mesmo sentido aponta o professor Jean-Paul Rodrigue^[3], que na sua obra, divide os espaços de competição entre terminais em hinterlândia e margem de competição. Essa última é definida como uma área onde o terminal pode competir com o outro. Segundo ainda o professor, a competitividade passa a ser uma diferença entre acessibilidade, custos, qualidade e confiabilidade do serviço. A figura a seguir, extraída da obra do professor Jean-Paul Rodrigue mostra a competição entre dois terminais, onde podemos verificar a interseção de hinterlândias dos terminais e também um exemplo de captura parcial da hinterlândia do terminal B pelo terminal A, como apontado acima, a hinterlândia não é cativa.

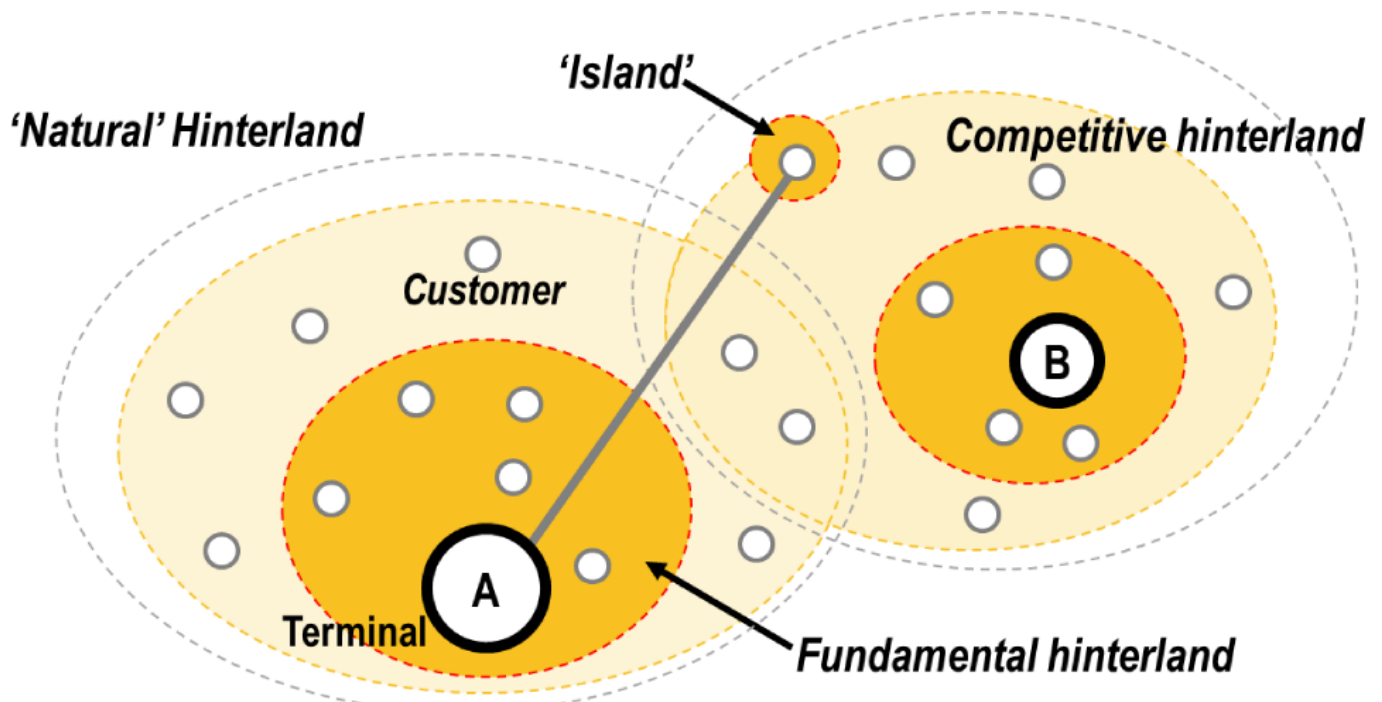


Figura 1 - Hinterlândia de terminais de transportes.

16. Assim, vemos a concorrência no mercado de serviços portuários se dá no âmbito de um porto – concorrência intraporto – mediante a oferta de serviços por diferentes agentes do mercado estabelecidos na área do mesmo porto ou em área adjacente (retroporto); ou entre diferentes portos, no caso da infraestrutura portuária, que possam se colocar como alternativas igualmente viáveis para a empresa que deseja transportar suas mercadorias em navios – **concorrência interporto**.

17. Além disso, entre as hinterlândias de cada porto, há uma **margem de competição**, um espaço territorial em terra em que os portos disputam a influência. As diversas hinterlândias podem se sobrepor, eventualmente, especialmente se um porto está situado no mesmo Complexo Portuário que o outro - mesmo assim com variações. **Dois portos, com hinterlândias distintas, podem capturar interesses de zonas territoriais externas e descontínuas da zona de influência principal**, e disputarem esses portos externos em comum. Em relação à forelândia, que é a zona de influência do porto para o mar - vários portos podem ter a mesma forelândia, ou seja, um porto alvo. É o que ocorre no transporte aquaviário de contêineres. Esse argumento acentua-se quando estamos tratando da licitação de um terminal retroportuário, que é o caso. Então, indubitavelmente, teríamos que incluir todos os terminais que estão fora do porto organizado, mas que concorrem com a área SSD09 e o TECON SALVADOR.

18. Logo, podemos afirmar seguramente que, na movimentação de contêineres (do porão da embarcação para o pátio, ou vice-versa), **parte significativa da concorrência se dá interportos**, de modo que apenas avaliar o *market share* interporto mascararia tal peso.

19. Diante disso, sobre o mercado concorrencial no porto soteropolitano, não assiste razão a impugnante sobre a participação relevante do "TECON SALVADOR", o que demonstraremos a seguir.

20. Preliminarmente, a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento - OCDE adota como percentual para identificação de uma possível dominância no mercado a participação superior a 50%. A figura a seguir retirada do estudo da OCDE denominado *Competition in Ports and Port Services - 2011*^[4] mostra a proposta da entidade.

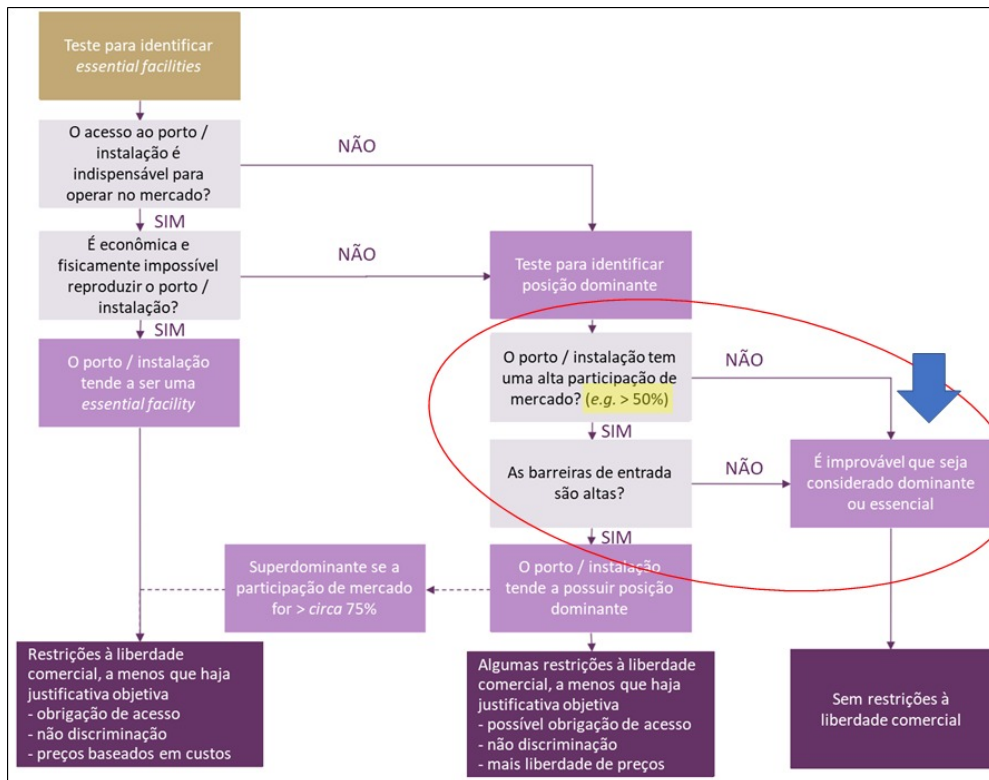


Figura 2 - Fluxograma para identificação de *essential facilities*

21. Aliás, em estudo realizado por este signatário^[5] foi comprovado que o mercado relevante para terminais de contêineres não está limitado ao complexo portuário. No estudo, foi testada a contestabilidade dos portos do Sul e Sudeste e o porto de Salvador aparece com concorrente do porto de Vitória. Apesar de não poder se inferir que a contestabilidade seja recíproca, há fortes indícios de que os dois portos competem pelas mesmas macrorregiões. Nas simulações realizadas na dissertação, o município de Luziânia - GO, por exemplo, trocou o porto de Vitória pelo porto de Salvador para escoar a sua carga containerizada após aumento de preços^[6] no primeiro porto.

22. A definição que a dimensão geográfica do mercado relevante não é o porto não é privilégio somente da dissertação deste signatário. Na análise da aquisição do terminal da APM TERMINALS, no Porto de Roterdã pela HUTCHISON PORT HOLDINGS, a agência reguladora holandesa definiu que o mercado relevante não se restringia apenas ao Porto de Roterdã, mas a região desde Le Havre a Hamburgo^[7].

23. Ainda nos Países Baixos, há o caso no poder judiciário, onde a empresa ECT moveu ação em desfavor do porto de Roterdã após a concessão de um contrato de concessão/arrendamento de terras com um consórcio da DP World e várias companhias marítimas. No julgamento, o tribunal holandês decidiu que o mercado relevante para análise concorrencial não era apenas o porto de Roterdã, mas inclui outros portos também na faixa Hamburgo (Alemanha) e Le Havre (França).

24. Então, uma vez fixado que a dimensão geográfica do mercado relevante onde está inserida a área SSD09 e TECON SALVADOR necessariamente não se resume ao porto soteropolitano, resta verificar a participação das duas áreas no mercado relevante. Utilizando a metodologia que consta no estudo entregue pelas empresas consultoras MIND ESTUDOS E PROJETOS DE ENGENHARIA LTDA; EAGLE CONSULTORIA ECONÔMICA E DE ENGENHARIA LTDA; NEOWISE CONSULTORIA, ENGENHARIA E PROJETOS LTDA, e pelo LABORATÓRIO DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA DA UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA

(LABTRANS/UFSC) à ANTAQ, verifica-se que a concentração do terminal TECON SALVADOR, mesmo após uma suposta aquisição do terminal SSD09, não é superior a 50%.

25. Nesses cálculos, além dos terminais localizados no porto baiano, foram também levadas em consideração algumas instalações ignoradas pela impugnante, como: EADI Columbia Nordeste, Clia Empório, ambos localizados em Salvador e Porto Seco de Cotia localizado em Vitória - ES. Conseqüentemente, no caso concreto em tela, **não foram encontradas possibilidades de eliminação da concorrência no mercado relevante que justificassem a exclusão de qualquer competidor em potencial. Não restou demonstrada, a priori, qual prejuízo à concorrência**, incluindo a possibilidade de fechamento de mercado ou de elevação de preços por meio de discriminação da adquirente.

26. Diante desses argumentos, verifica-se que não merece prosperar a afirmação da impugnante de que há empresas com participação relevante no mercado atendido pela área SSD09.

d) "...impõe-se, inclusive, por critério de coerência diante do que resta praticado no âmbito dos Leilões já realizados (à exemplo dos Editais do STS08, STS, 08A, ATU18, IQI03 e IQI11), a cogente inserção de cláusula preventiva da concentração de mercado..."

27. A impugnante tenta levar a crer que o mercado da área SSD09 tem as mesmas características que o mercado onde estão inseridas as áreas STS08 e STS08A, ATU18, IQI03 e IQI11. Todas essas áreas movimentam graneis líquidos, exceto a ATU18 que movimentará granel sólido. Somente a diferença do tipo de carga movimentada pode-se afirmar que é imprópria a comparação com a área SSD09. Além disso, o SSD09, repito, é uma área com estudo simplificado com limitação de prazo contratual de 10 (dez) anos com as outras áreas com prazo contratual limitado em 70 (setenta) anos.

28. Adicionalmente, a análise concorrencial em terminais que movimentam carga a granel é muito distinta do terminal que movimenta contêineres. Mais uma vez citando a dissertação deste signatário, nas simulações verificou-se que para minério e soja, os mercados relevantes são os próprios complexos portuários, não se verificando contestabilidade entre os portos. Essa diferença de resultados é fruto da diferença do custo do frete terrestre. Os graneis pelo seu baixo valor agregado estão intrinsecamente ligados à movimentação por dutos ou ferrovias. Em outras palavras, a dependência das cargas pelo porto A ou B é estrutural, ou seja, depende da existência de ferrovias ou dutos. Por isso, nas citadas áreas foi necessária a cláusula de barreira de participação para alguns agentes que já possuíam considerável posição dominante.

29. Diante desses argumentos, verifica-se que não merece prosperar a afirmação da impugnante que seria necessária a inserção da cláusula por critério de coerência com áreas já licitadas por esta Agência.

f) "No entanto, questiona-se, como garantir condições concorrenciais de mercado, se não há cláusula de barreira, para evitar posição dominante?"

30. Como citado anteriormente, não se verificou posição dominante no mercado relevante que está inserida a área SSD09. Então não merece prosperar o questionamento da impugnante de garantia de condições concorrenciais.

c) a "...Comissão de Licitação, ao se afastar da sua competência institucional, opta por não prestar os esclarecimentos necessários, se limitando à (sic) informar que "não há esclarecimento", deixando de atribuir ao tema a necessária importância, materializando, dessa forma, flagrante violação ao dever de prestar as informações e os esclarecimentos solicitados pelos interessados à Comissão de Licitação.";

31. A impugnante nesse argumento confunde os institutos de esclarecimento e impugnação. O pedido de esclarecimento realizado não apresentou dúvidas sobre o texto editalício, mas sim sugestão de alteração. Contudo, os pedidos de esclarecimentos ao instrumento convocatório podem ser entendidos como os atos pelos quais os interessados solicitam que lhes sejam esclarecidas dúvidas relativas às disposições do edital. Sobre o tema, Marçal Justen Filho esclarece que:

"O ato convocatório deverá conter todas as informações relevantes e pertinentes à licitação. Nenhuma decisão poderá inovar o conteúdo do ato convocatório. Se existir informação relevante para a elaboração das propostas ou participação dos interessados e se isso não constar do ato convocatório, haverá vício invencível. **Apesar disso, os interessados poderão sentir necessidade de outras informações**

complementares. Por isso, a unidade administrativa deverá dispor-se a prestar esclarecimentos e informações."

32. Então, não se apresentando pedido de esclarecimentos ao Edital e sim pedido de alteração do mesmo, sem demonstrar o vício, restou a Comissão informar que não havia pedido de esclarecimentos ao Edital, não representando violação do dever de prestar informações.

g) "esquecido que o referido Acórdão da Corte de Contas" [3661/2013-TCU-Plenário]

33. O Acórdão citado pela impugnante foi editado quando da análise do 1º estágio dos arrendamentos de áreas localizadas nos portos organizados de Santos, Belém, Santarém, Vila do Conde e terminais de Outeiro e Miramar. Eram todas áreas com estudos ordinários, não existindo sequer, à época, a possibilidade de estudo simplificado como temos hoje.

34. Outrossim, vale lembrar que o estudo do SSD09 foi dispensado da análise do Tribunal de Contas da União. Consignou a área técnica do Tribunal que em *"uma avaliação prévia das características dos arrendamentos portuários e concluiu que os terminais MAC14, MAC12 e SSD09 estão inseridos em um contexto de menor relevância menor relevância, materialidade e risco para ações de controle, o que, nos termos do art. 2º, §§ 1º e 5º, da IN-TCU 81/2018, dispensaria a necessidade de atuação desta Corte de Contas."*

35. Para espancar qualquer argumento de que o estudo contivesse qualquer impropriedade e de que não foi analisado pelo TCU, menciona-se o ACÓRDÃO Nº 1692/2021 – TCU – Plenário que analisou o estudo da área ITG03, que foi o primeiro simplificado avaliado pela Corte de Contas. Tal estudo também não possui estudo de mercado e o Pleno do TCU assim acordou:

9.1. considerar, com fundamento no art. 258, inciso II, do Regimento Interno do TCU, c/c o art. 1º da Instrução Normativa TCU 81/2018, que o Ministério da Infraestrutura (MInfra) e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) atenderam aos aspectos de tempestividade, completude e suficiência técnica dos elementos apresentados por meio do acervo documental inerente à desestatização do Terminal ITG03;

9.2. informar ao Ministério da Infraestrutura (MInfra) e à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) do presente acórdão, destacando que, dentro do escopo delimitado na presente fiscalização, regulamentada pela IN-TCU 81/2018, não foram detectadas irregularidades nos procedimentos licitatórios para outorga do arrendamento da área e infraestrutura do Terminal ITG03, localizado no Porto de Itaguaí/RJ; e

9.3. arquivar os presentes autos, com fundamento no art. 169, inciso V, do Regimento Interno do Tribunal de Contas da União.

36. Nesse diapasão, não dá para afirmar que foi esquecido parte do Acórdão nº 3661/2013-TCU-Plenário e o estudo simplificado da área SSD09 fere julgados do Tribunal de Contas da União.

DA DECISÃO"

37. Antes da decisão, informo que foi juntado pela Comissão o documento "Impugnação INTERMARÍTIMA - SSD09 - pública (1397276)" com o inteiro teor da impugnação, mas sem a documentação em anexo, como o documento de identificação do representante da empresa impugnante em observância a Lei Geral de Proteção de Dados - LGPD. O documento Impugnação INTERMARÍTIMA - SSD09 - restrita (SEI nº 1396755) deverá ser mantido restrito.

38. Passando à conclusão, pelas razões e fundamentos expostos, esta Comissão Permanente de Licitação de Arrendamentos Portuários da Antaq - CPLA decide por CONHECER do pedido de impugnação para, no mérito, NEGAR-LHE PROVIMENTO, mantendo-se o Edital de Licitação e todo o cronograma do certame.

[1] "Art. 6º A realização dos estudos prévios de viabilidade técnica, econômica e ambiental do objeto do arrendamento ou da concessão observará as diretrizes do planejamento do setor portuário, de forma a considerar o uso racional da infraestrutura de acesso aquaviário e terrestre e as características de cada empreendimento. (Redação dada pelo Decreto nº 9.048, de 2017)

...

§ 1º Os estudos de que trata o **caput** poderão ser realizados em versão simplificada, conforme disciplinado pela Antaq, sempre que:

...

IV - o prazo de vigência do contrato seja, no máximo, de dez anos. (Redação dada pelo Decreto nº 10.672, de 2021)"

[2] Disponível em: <https://enciclopediajuridica.pucsp.br/verbete/249/edicao-1/mercado-relevante>. Acessado em agosto de 2021.

[3] RODRIGUE, J.P. The Geography of Transport Systems. 5th editor, London and New York, 2020. Disponível em <https://transportgeography.org/contents/chapter6/transport-terminals-hinterlands/hinterland-transport-terminal/>. Acessado em agosto de 2021.

[4] Disponível em: <https://www.oecd.org/daf/competition/48837794.pdf>. Acessado em agosto de 2021.

[5] Disponível em https://repositorio.unb.br/bitstream/10482/16531/1/2013_BrunodeOliveiraPinheiro.pdf. Acessado em agosto de 2021.

[6] Foi utilizado o Teste do Monopolista Hipotético - TMH, que é o "(...) como o menor grupo de produtos e a menor área geográfica necessários para que um suposto monopolista esteja em condições de impor um 'pequeno porém significativo e não transitório' aumento de preços."

[7] Disponível em <https://www.porttechnology.org/news/dutch-authorities-approves-hutchison-acquisition-of-apmt-rotterdam>. Acessado em agosto de 2021.

BRUNO DE OLIVEIRA PINHEIRO

Presidente da CPLA



Documento assinado eletronicamente por **Bruno de Oliveira Pinheiro, Presidente da CPLA**, em 09/08/2021, às 14:43, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 1º, art. 6º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://www.antaq.gov.br/>, informando o código verificador **1396762** e o código CRC **EE11322C**.