De: ANP/SDR <sdr@anp.gov.br>
Enviado em: sexta-feira, 16 de agosto de 2019 15:20
Para: Protocolo; CGAA3; luciam.ps@anp.gov.br; dbarroso.ps@anp.gov.br
Assunto: Solicitação de Informações - Procedimento Preparatório nº 08700.003471/2019-11.
Anexos: Nota_Tecnica_Conjunta_0357844.html

Em resposta ao Ofício nº 4975/2019/CGAA3/SGA1/SG/CADE, encaminho a Nota Técnica conjunta nº 3/SDR/ANP-RJ-e SEI nº 0357844. Essa Nota trata-se da VERSÃO PÚBLICA DA NT CONJUNTA Nº 2/2019/SDR/ANP-RJ-e, enviada anteriormente

Pedimos a gentileza de confirmar o recebimento desta mensagem.

Att
Lucia Maria Alves Rego / Dayse Pinto Barroso Secretaria SDR Superintendência de Defesa da Concorrência, Estudos e Regulação Econômica.
Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis.
Tel.: +55(21)2112-8757 luciam.ps@anp.gov.br
Tel.: +55(21)2112-8343 - dbarroso.ps@anp.gov.br

AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS - ANP

SUPERINTENDÊNCIA DE DEFESA DA CONCORRÊNCIA, ESTUDOS E REGULAÇÃO ECONÔMICA

NOTA TÉCNICA CONJUNTA Nº 3/2019/SDR/ANP-RJ-e

Rio de Janeiro, 14 de agosto de 2019.

VERSÃO PÚBLICA DA NOTA TÉCNICA CONJUNTA Nº 2/2019/SDR/ANP-RJ-e[1]

Assunto: Solicitação de Informações - Procedimento Preparatório nº 08700.003471/2019-11

REF.: OFÍCIO Nº 4975/2019/CGAA3/SGA1/SG/CADE - DOCUMENTO SEI Nº 0328740

Processo SEI ANP nº 48610.213668/2019-81

I. INTRODUÇÃO

1. O Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE, encaminhou o ofício epigrafado à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), solicitando informações necessárias ao andamento do Procedimento Preparatório em epígrafe, que investiga se a participação em consórcio das distribuidoras Ipiranga Produtos de Petróleo S/A. Raízen Combustíveis S/A e Petrobrás Distribuidora S/A em leilões de arrendamento de áreas portuárias destinadas à movimentação e armazenagem de granéis líquidos tem o condão de prejudicar a livre concorrência.

2. Com vistas a atender essa demanda, foi elaborada a presente Nota Técnica, que além desta introdução apresenta, na seção seguinte, as respostas às questões apresentadas pelo CADE.

II. DAS INFORMAÇÕES SOLICITADAS PELO CADE.

QUESTÕES (I) E (V).

(I) QUAL A IMPORTÂNCIA DAS ÁREAS PORTUÁRIAS DE MOVIMENTAÇÃO E ARMAZENAMENTO DE COMBUSTÍVEIS LÍQUIDOS PARA A ATUAÇÃO NO MERCADO DE DISTRIBUIÇÃO DE COMBUSTÍVEIS LÍQUIDOS? EXPLICAR, CONSIDERANDO AS PARTICULARIDADES DO MERCADO DE DISTRIBUIÇÃO DE COMBUSTÍVEIS NAS VÁRIAS REGIÕES DO PAÍS;

(V) INFORMAR O PERCENTUAL REPRESENTADO PELAS IMPORTAÇÕES NO CONSUMO DE COMBUSTÍVEIS LÍQUIDOS NO PAÍS, NOS ÚLTIMOS TRÊS ANOS, POR ESTADO DA FEDERAÇÃO.

3. Os principais portos de entrada de produtos importados no país são: Suape, Santos, Paranaguá e São Luís[2]. Destaca-se que as importações realizadas por terceiros são a principal forma de contestação comercial das decisões empresariais da Petrobras e, ao propiciar o surgimento de novos pontos de fornecimento, favorecem a atuação de distribuidores regionais.

4. Antes da publicação da Resolução ANP nº 777/2019, os distribuidores só podiam importar combustíveis por meio de empresas constituídas especificamente para esse fim. A partir da vigência dessa resolução, passaram a poder importar diretamente o produto.

5. Assim, entende-se que o grau de competição no mercado de distribuição pode sofrer influência e também influenciar a competição a montante.

6. Os combustíveis líquidos utilizados no Brasil são, portanto, oriundos de importação e de produção nacional, sendo movimentados até os consumidores por modais rodoviário, ferroviário e/ou aquaviário, dependendo da particularidade de cada região brasileira em que está inserido determinado centro consumidor. Na tabela 1 a seguir, são apresentados os volumes produzidos e importados de diesel e gasolina, por estado da federação, nos últimos três anos.

Tabela 1 – Volumes produzidos e importados de diesel e gasolina, entre 2016 e 2018, por estado.

Grandes Regiões e Unidades da Federação	2016				2017				
	Gasolina		Diesel		Gasolina		Diesel		Ga
	Produção (m³)	Importação (m³)	Produção (m³)	Importação (m³)	Produção (m³)	Importação (m³)	Produção (m³)	Importação (m³)	Produção (m³)
Brasil	**26.514.231**	**2.926.182**	**45.369.807**	**7.918.324**	**26.214.555**	**4.488.514**	**40.581.202**	**12.955.230**	**23.706.870**
Região Centro-Oeste	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**5.309**	**0**
Mato Grosso do Sul	0	0	0	0	0	0	0	5.309	0
Mato Grosso	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Goiás	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Distrito Federal	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Região Nordeste	**3.665.715**	**2.301.746**	**8.503.655**	**3.075.994**	**3.128.438**	**2.541.247**	**7.506.729**	**4.082.544**	**2.944.199**
Maranhão	0	1.666.775	0	1.796.375	0	1.044.480	0	1.675.238	0
Piauí	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ceará	0	0	47.516	0	0	30.763	49.257	30.778	0
Rio Grande do Norte	669.476	0	239.168	0	327.926	0	330.819	0	138.296
Paraíba	0	0	0	0	0	0	0	38.976	0
Pernambuco	0	610.105	3.534.367	1.037.930	0	1.376.846	3.081.293	1.738.086	0
Alagoas	0	0	0	0	0	0	0	11.615	0
Sergipe	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bahia	2.996.239	24.866	4.682.603	241.689	2.800.512	89.158	4.045.359	587.851	2.805.903
Região Norte	**517.744**	**14.101**	**688.824**	**171.102**	**501.316**	**216.250**	**594.606**	**901.186**	**501.019**
Acre	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Amapá	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Amazonas	517.744	14.101	688.824	124.472	501.316	215.115	594.606	690.538	501.019

Pará	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rondônia	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Roraima	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tocantins	0	0	0	46.630	0	1.135	0	210.648	0
Região Sudeste	**16.881.406**	**163.967**	**26.643.614**	**2.360.284**	**17.148.287**	**742.249**	**24.158.976**	**4.005.600**	**14.947.163**
Minas Gerais	2.217.569	0	3.964.668	0	2.330.984	0	3.880.792	1.921	2.024.121
Espírito Santo	0	0	0	93.696	0	22.357	0	166.104	0
Rio de Janeiro	2.357.538	9.150	3.089.146	68.983	2.243.094	0	2.686.167	311.912	2.111.542
São Paulo	12.306.299	154.817	19.589.799	2.197.604	12.574.209	719.891	17.592.017	3.525.664	10.811.500
Região Sul	**5.449.366**	**446.368**	**9.533.715**	**2.310.944**	**5.436.514**	**988.769**	**8.320.891**	**3.960.591**	**5.314.489**
Paraná	2.894.534	416.828	4.524.719	2.274.964	2.896.349	865.136	4.161.436	3.838.965	2.920.710
Santa Catarina	0	3.725	0	0	0	0	0	0	0
Rio Grande do Sul	2.554.832	25.816	5.008.996	35.980	2.540.165	123.632	4.159.455	121.626	2.393.779

Fontes: dados de produção: http://www.anp.gov.br/dados-estatisticos (consulta em 09/08/2019)
Dados de importação: Secex/Siscomex (consulta em 09/08/2019)

7. A Tabela 1 demonstra que houve um aumento substancial do volume importado nas vendas nacionais, entre 2016 e 2017, para a gasolina e o diesel (variação de 53% e 64%, respectivamente). Esse movimento foi acompanhado por uma **(RESTRITO)** de participação da Petrobras no volume total importado. Em 2015, a Petrobras respondia por 83,7% desse volume na gasolina e 84,2% no óleo diesel. Em 2017, essa participação havia sido **(RESTRITO)**, respectivamente, para **(RESTRITO)**. Posteriormente, em consequência das incertezas e das ações decorrentes da greve dos caminhoneiros, - a principal delas talvez tenha sido o programa de subvenção econômica à comercialização de óleo diesel – houve **(RESTRITO)** da participação da Petrobras no total do volume importado, atingindo, em 2018, **(RESTRITO)** do total importado de gasolina e **(RESTRITO)** do diesel[3]. Nesse período também ocorreu redução do volume total importado, sendo de 34% na gasolina e 10% no diesel.

8. Esse movimento no volume importado foi acompanhado de alterações na concentração do mercado distribuidor. Entre 2014 e 2018, a participação dos quatro maiores distribuidores no mercado de gasolina, a nível nacional, foi reduzida de 71,67% para 64,89%. No mercado de óleo diesel, entre 2014 e 2018, a participação dos mesmos distribuidores foi reduzida de 79,14% para 72,67%.

9. De uma maneira geral, os combustíveis são armazenados em bases de distribuição ou em terminais terrestres ou aquaviários e, a partir daí, a depender da peculiaridade de cada região brasileira, são distribuídos aos clientes para utilização ou comercialização no próprio estado ou em outras unidades da federação[4]. Os distribuidores são responsáveis pela mistura dos combustíveis fósseis com biocombustíveis e pelas vendas para os postos consumidores. As vendas nacionais dos distribuidores em 2018, de óleo diesel B e gasolina C, por estado de destino, estão apresentadas na tabela 2 a seguir.

Tabela 2 – Vendas nacionais de óleo diesel B e gasolina C no período 2016 a 2018

Grandes Regiões e Unidades da Federação	2018					
	Gasolina C			Diesel B		
	Volume de vendas (em m³)	CR4	HHI	Volume de venda (em m³)	CR4	HHI
Brasil	38.369.654	64,89%	1.297	55.699.454	72,67%	1.750
Região Centro-Oeste	3.549.633	63,16%	1.335	7.236.174	67,64%	1.558
Distrito Federal	1.091.167	90,44%	2.457	1.343.863	82,93%	2.106
Goiás	1.223.538	45,57%	795	2.840.845	69,11%	1.544
Mato Grosso	521.890	56,17%	1.127	2.684.840	65,40%	1.495
Mato Grosso do Sul	713.037	80,90%	2.040	366.626	85,29%	2.337
Região Nordeste	8.199.651	61,60%	1.360	8.933.015	68,93%	1.812
Alagoas	417.732	83,33%	2.587	1.395.593	83,85%	2.357
Bahia	2.021.908	60,55%	1.167	517.507	83,14%	2.323
Ceará	1.330.322	80,42%	2.174	1.021.277	86,03%	2.921
Maranhão	943.603	68,14%	1.451	445.770	81,00%	2.659
Paraíba	638.234	60,19%	1.278	444.953	66,17%	1.871
Pernambuco	1.311.612	67,55%	1.476	1.343.294	69,38%	1.580
Piauí	557.857	77,43%	1.792	356.723	84,35%	2.859
Rio Grande do Norte	608.259	78,46%	2.633	313.836	88,72%	3.329
Sergipe	370.125	93,97%	3.920	3.094.063	73,82%	1.783
Região Norte	2.961.307	82,76%	1.932	5.665.625	85,90%	2.092
Acre	133.880	91,02%	3.917	151.918	92,93%	2.483
Amapá	158.048	100,00%	5.208	99.798	99,98%	6.572
Amazonas	614.229	84,28%	2.227	1.110.057	93,10%	3.865
Pará	1.136.970	91,09%	2.527	2.308.173	95,88%	2.850
Rondônia	427.829	87,88%	2.179	861.817	94,91%	2.679
Roraima	140.977	84,93%	2.842	167.255	94,54%	4.580
Tocantins	349.373	77,78%	1.736	966.607	78,93%	1.834
Região Sudeste	14.916.218	70,79%	1.505	22.335.340	81,17%	2.070
Espírito Santo	909.905	85,13%	1.913	6.805.209	82,43%	2.127
Minas Gerais	3.573.703	71,51%	1.475	1.130.261	93,00%	2.526
Rio de Janeiro	2.003.006	87,94%	2.174	2.281.239	94,16%	2.737
São Paulo	8.429.605	70,27%	1.477	12.118.632	78,83%	1.950
Região Sul	8.742.844	67,60%	1.435	11.529.299	73,13%	1.735
Paraná	2.528.225	66,80%	1.367	5.487.522	73,56%	1.674
Rio Grande do Sul	3.463.536	82,13%	1.964	2.476.491	72,25%	1.587
Santa Catarina	2.751.083	68,45%	1.507	3.565.286	88,38%	2.635

Fonte: SIMP/ANP (Relatório de vendas por município) consulta em (08/08/2019)
Nota: O Volumes de diesel B inclui vendas de diesel B S500, diesel B S10 e Diesel Marítimo

10. Na região Sudeste, em que há produção de combustíveis de forma superavitária, a parcela não consumida internamente geralmente é movimentada para a região Centro-Oeste (por meio de dutos, ferrovias ou rodovias) ou para a região Nordeste a partir dos terminais aquaviários, por cabotagem.

11. Ademais, ressalta-se que, em âmbito nacional, o combustível líquido pode ser transferido dos terminais aquaviários para os terrestres ou diretamente para bases de distribuição, e dos terminais terrestres para os aquaviários ou para as bases de distribuição.

QUESTÃO (II): QUAIS AS VANTAGENS COMPETITIVAS DA INTEGRAÇÃO VERTICAL ENTRE A ATIVIDADE DE DISTRIBUIÇÃO DE COMBUSTÍVEIS LÍQUIDOS E A ATIVIDADE DE MOVIMENTAÇÃO E ARMAZENAMENTO DE COMBUSTÍVEIS LÍQUIDOS EM ÁREAS PORTUÁRIAS?

12. Conforme exposto, as áreas portuárias de armazenamento e movimentação de combustíveis líquidos são cruciais para o mercado de distribuição desses produtos, conferindo maior eficiência operacional aos fluxos logísticos, e são imprescindíveis para garantir o abastecimento nacional de combustíveis, conforme legislação vigente no ordenamento jurídico pátrio.

13. É importante frisar que, em diversas manifestações recentes (ver anexo I), a ANP vem defendendo que as áreas localizadas dentro dos portos organizados e destinadas à movimentação de combustíveis, sejam operadas prioritariamente por sociedades empresárias ou consórcios cujo escopo de atuação seja voltado para as operações logísticas e de armazenagem de combustíveis para terceiros, visando a promover a máxima utilização da capacidade dessas instalações, a favorecer a concorrência na cadeia de distribuição e a conferir tratamento isonômico aos usuários das áreas portuárias, afastando, consequentemente, a indesejável prática de uso exclusivo ou restrito dessas instalações.

14. Em contraponto, um distribuidor que detenha instalação de movimentação e armazenagem em área de porto organizado (porto público) - onde normalmente a disponibilidade de áreas para construção de novas instalações é limitada - pode utilizar sua posição para restringir o acesso a seus concorrentes ao mercado regional. Nesse caso, há menor incentivo para aumento do volume movimentado, ou do fator de utilização da instalação, uma vez que esse agente busca maximizar o lucro do conjunto de suas operações.

15. Consequentemente, em caso de um ou mais distribuidores de combustíveis serem futuros concessionários e operadores de instalações de tais áreas portuárias, pode haver potenciais efeitos concorrenciais indesejáveis, haja vista que os usuários dos serviços dessas instalações seriam as sociedades empresárias do mesmo ramo de negócio do(s) distribuidor(es), concorrentes no mercado de distribuição de combustíveis. Merece destaque ainda o fato de o distribuidor de combustíveis não ter como foco de atuação a prestação de serviços, o que tende a ser um complicador para garantir a otimização no uso da infraestrutura que está sendo concedida.

16. Logo, essa autarquia tem se posicionado de forma contrária à concessão das instalações tratadas neste documento a qualquer distribuidor ou grupo de distribuidores de combustíveis.

QUESTÕES (III) E (IV)

(III) QUAIS MERCADOS SÃO ABASTECIDOS DE COMBUSTÍVEIS LÍQUIDOS PELAS ÁREAS DE ARMAZENAGEM DOS PORTOS DE CABEDELO/PB E VITÓRIA/ES?

(IV) QUAL A ESTRUTURA DO MERCADO DE DISTRIBUIÇÃO DE COMBUSTÍVEIS LÍQUIDOS NOS ESTADOS DA FEDERAÇÃO ABASTECIDOS PELOS PORTOS DE CABEDELO/PB E VITÓRIA/ES, INFORMANDO A PARTICIPAÇÃO DE MERCADO DAS EMPRESAS ATUANTES NESSES MERCADOS?

17. Especificamente, em relação ao estado do Espírito Santo, em que não há produção de combustíveis, parte do suprimento é realizado por cabotagem e, uma pequena parcela, por importação. Os produtos chegam ao Porto de Tubarão ou ao Porto de Vitória (no Município de Vila Velha), que competem entre si. Nesses portos, os combustíveis fósseis são misturados com biocombustíveis para posterior distribuição, atendendo, majoritariamente, a demanda do estado do Espírito Santo. São realizadas ainda operações eventuais de vendas também para Minas Gerais, Bahia e Rio de Janeiro. A seguir é apresentada, na tabela 3, a porcentagem de produto vendido para cada estado, em 2018, a partir das instalações em Vitória e Vila Velha.

Tabela 3 – Produto vendido para cada estado a partir das instalações nos Portos de Tubarão e Vitória (Vila Velha) em 2018 (volumes em metros cúbicos, m³).

Produto	ES	MG	BA	RJ	Total geral
GASOLINA C COMUM	886.135	13.351	570	475	900.531
ETANOL HIDRATADO COMUM	46.878	1.810	109	-	48.797
DIESEL B S500	619.442	42.103	4.270	1.742	667.556
DIESEL B S10	458.813	22.281	2.589	1.587	485.270
DMA - MGO	27.771	-	15	45	27.831
Óleo Combustível A1	2.177	-	-	-	2.177
Óleo Combustível B1	45.184	-	-	-	45.184
Total geral	**2.086.399**	**79.545**	**7.552**	**3.848**	**2.177.345**
%	**95,8%**	**3,7%**	**0,3%**	**0,2%**	**100,0%**

Fonte: SIMP/ANP consulta em 08/08/2019

18. A participação de mercado de cada distribuidor nessas vendas que partem de Vitória e Vila Velha pode ser observada na tabela 4 a seguir.

Tabela 4 – Participação de mercado individual nas vendas de combustíveis pelos distribuidores, a partir das instalações nos Portos de Tubarão e Vitória (Vila Velha) em 2018[5].

(RESTRITO)

Fonte: SIMP/ANP consulta em 08/08/2019

19. Destaca-se que os portos de Vitória e Vila Velha sozinhos atendem praticamente toda demanda do estado do Espírito Santo, conforme pode ser verificado na tabela 5, em que são apresentados os volumes vendidos a partir daqueles portos para o próprio estado, com a respectiva comparação da demanda aparente estadual.

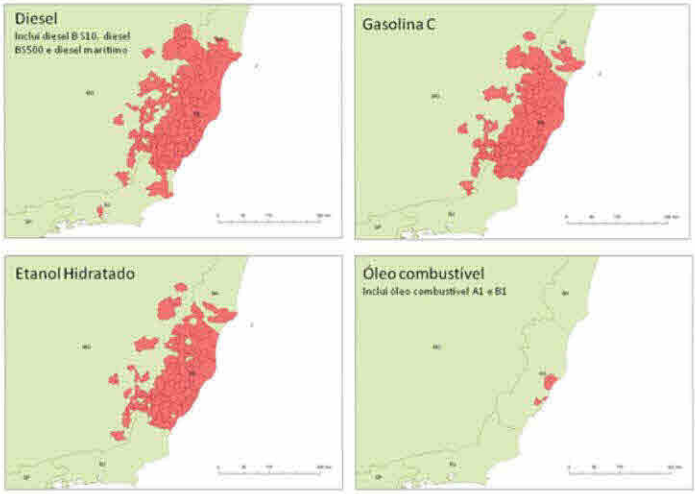
Tabela 5 – Importância relativa das vendas a partir das instalações nos Portos de Tubarão e Vitória (Vila Velha) em 2018 (volumes em metros cúbicos, m³).

Produto	Vendas a partir dos portos do ES	Demanda Aparente do Estado	%
ETANOL HIDRATADO	46.878	53.055	88,4%
ÓLEO COMBUSTÍVEL	47.361	57.635	82,2%
ÓLEO DIESEL	1.106.026	1.130.052	97,9%
GASOLINA C	886.135	909.645	97,4%

Fonte: SIMP/ANP consulta em 08/08/2019
Obs: O Volumes de diesel B inclui vendas de diesel B S500, diesel B S10 e Diesel Marítimo

20. Na figura a seguir, foram destacados graficamente os municípios do Espírito Santo, Bahia, Minas Gerais e Rio de Janeiro que foram atendidos com pelo menos uma venda a partir dos Portos de Vitória e Vila Velha, no ano de 2018. Nela fica claro que, de acordo com os fluxos logísticos atuais, esse porto está dimensionado para o atendimento do estado do Espírito Santo, bem como atendimento eventual dos municípios limítrofes em outros estados. Para óleo combustível, a demanda do produto dos distribuidores é bastante centralizada no entorno desses portos.

Figura 1 – Municípios que receberam produtos a partir das instalações nos Portos de Tubarão e Vitória (Vila Velha) em 2018.



Fonte: SIMP/ANP consulta em 08/08/2019

21. Na região Nordeste, em que a produção de combustíveis é deficitária, a parcela complementar para o consumo interno advém, geralmente, de outras refinarias do país, via cabotagem, ou de importações, chegando aos portos dessa região. Especificamente, em relação ao estado da Paraíba, em que não há produção de combustíveis, a maior parcela do suprimento de gasolina e de óleo diesel A S500 é movimentada, por cabotagem, chegando ao porto de Cabedelo. O óleo diesel A S10 é suprido por via rodoviária a partir da Refinaria Abreu e Lima (PE), que não produz o diesel A S500.

22. No porto de Cabedelo, os combustíveis fósseis são misturados com biocombustíveis para posterior distribuição, atendendo, majoritariamente, a demanda do estado da Paraíba. São realizadas ainda operações eventuais de vendas também para Rio Grande do Norte e Pernambuco. A seguir é apresentada, na tabela 6, a porcentagem de produto vendido para cada estado, em 2018, a partir das instalações no Porto de Cabedelo.

Tabela 6 – Produto vendido para cada estado a partir das instalações no Porto de Cabedelo em 2018 (volumes em metros cúbicos, m³).

Produto	PB	RN	PE	Total geral
ETANOL HIDRATADO	162.613	3.686	1.914	168.213
GASOLINA C	621.105	2.133	931	624.169
DIESEL B S10	185.285	2.829	282	188.395
DIESEL B S500	198.366	913	510	199.788
Total geral	1.167.369	9.561	3.635	1.180.565
% do Total	**98,9%**	**0,8%**	**0,3%**	**100,0%**

Fonte: SIMP/ANP consulta em 08/08/2019

23. A participação de mercado de cada distribuidor nessas vendas que partem de Vitória e Vila Velha pode ser observada na tabela 7 a seguir.

Tabela 7 – Participação de mercado individual nas vendas de combustíveis pelos distribuidores, a partir das instalações no Porto de Cabedelo em 2018.

(RESTRITO)

Fonte: SIMP/ANP consulta em 08/08/2019

24. Destaca-se que o Porto de Cabedelo sozinho atende a praticamente toda demanda do estado da Paraíba de Gasolina C e etanol hidratado, conforme pode ser verificado na tabela 8, em que são apresentados os volumes vendidos a partir daqueles portos para o próprio estado, com a respectiva comparação da demanda aparente estadual. Para Diesel, há certo grau de concorrência principalmente com o produto vindo de Pernambuco, tendo em vista que o fornecimento primário de diesel A S10 consumido na Paraíba ocorre quase que exclusivamente a partir de Ipojuca-PE.

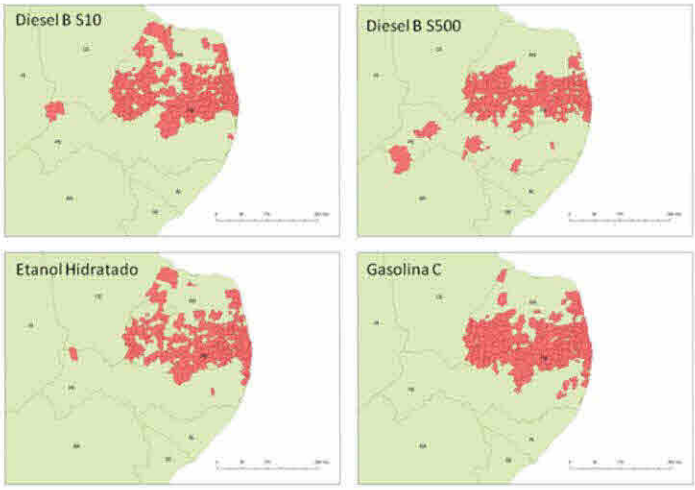
Tabela 8 – Importância relativa das vendas a partir das instalações no Porto de Cabelo em 2018 (volumes em metros cúbicos, m³).

Produto	Vendas a partir do Porto de Cabedelo para PB	Demanda Aparente do Estado	%
ETANOL HIDRATADO	162.613	165.184	98,4%
GASOLINA C	621.105	637.788	97,4%
DIESEL	383.651	431.874	88,8%

Fonte: SIMP/ANP consulta em 08/08/2019
Obs: O Volumes de diesel B inclui vendas de diesel B S500, diesel B S10 e Diesel Marítimo

25. Na figura a seguir, foram destacados graficamente os municípios da Paraíba, Pernambuco, Ceará e Rio Grande do Norte que foram atendidos com pelo menos uma venda a partir de instalações do Porto de Cabedelo, no ano de 2018. Esse porto atende atualmente a quase totalidade do estado da Paraíba, bem como interior do Rio Grande do Norte, em específico sua região costeira ao leste para todos os produtos. Para gasolina e etanol hidratado, houve também atendimento do litoral norte de Pernambuco.

Figura 2 – Municípios que receberam produtos a partir das instalações no Porto de Cabedelo em 2018.



Fonte: SIMP/ANP consulta em 08/08/2019

(VI) QUAIS PORTOS DO PAÍS COMPETEM COM OS PORTOS DE CABEDELO/PB E VITÓRIA/ES NA ARMAZENAGEM DE COMBUSTÍVEIS LÍQUIDOS?;

26. A área de influência de um polo de suprimento é determinada por diversas variáveis, tais como a política de preços de agentes econômicos que atuam no mesmo nível da cadeia e a montante; o custo de movimentação e armazenagem; o custo unitário do transporte utilizado para o suprimento e a distribuição; bem como alíquotas de impostos, que podem variar de acordo com o estado e a operação realizada.

27. Considerando que a área de influência de uma base de distribuição que utiliza o modo rodoviário seja de 200km[6], o Porto de Cabedelo encontra-se na área de influência do Porto de Suape, situado no estado de Pernambuco, a cerca de 185 km. Isso é corroborado pelas informações de vendas apuradas na resposta dos itens anteriores.

28. Uma vez que a Petrobras – o principal fornecedor - mantém entregas de gasolina A e diesel A S500 em Cabedelo, o que se observa atualmente é que a operação de distribuição para os consumidores da Paraíba tem se mantido a partir do Porto de Cabedelo.

29. No caso do Espírito Santo, as entregas de combustíveis por via marítima já ocorrem em dois pontos muito próximos: no Porto de Tubarão, que é controlado pela Vale S.A., e em uma área do Porto Organizado de Vitória, localizada em Vila Velha (ES), a cerca de 12 km. Essa prática foi adotada em função de frequentes restrições à descarga de combustíveis no Porto de Tubarão causadas por condições marítimas adversas e pela decisão da Vale de não permitir operações simultâneas de carregamento de minério de ferro em seus navios da classe Valemax com a descarga de navios de combustíveis. A área licitada recentemente também está localizada no Porto de Vitória e configura-se como um terceiro ponto muito próximo aos outros dois locais de descarga já utilizados, o que fará com que estes três pontos de movimentação compitam entre si. Essa competição depende da continuidade das entregas de combustíveis, por modo marítimo, nos três pontos. Mantidas essas condições de fornecimento primário, não se observa competição relevante no abastecimento do estado do Espírito Santo com outros pontos de suprimento (portos, refinarias, terminais terrestres).

30. Além disso, como pode ser observado nas tabelas 2 e 4, os três maiores distribuidores do país já possuem elevada participação no mercado do Espírito Santo, o que contribui para que o estado apresente níveis de concentração superiores à média nacional.

31. A licitação de uma nova infraestrutura de movimentação e armazenagem de combustíveis poderia provocar alterações estruturais no mercado, favorecendo a participação de outros distribuidores. Entretanto, como um consórcio dos três maiores distribuidores nacionais foi o vencedor do certame, a operação do novo terminal poderá favorecer a manutenção da situação atual ou mesmo provocar uma concentração ainda maior do mercado.

Documento assinado eletronicamente

Jader Pires Vieira de Souza

Especialista em Regulação de Petróleo e Derivados, Álcool Combustível e Gás Natural

Documento assinado eletronicamente

Magno Antônio Calil Resende Silveira

Especialista em Regulação de Petróleo e Derivados, Álcool Combustível e Gás Natural

Documento assinado eletronicamente

Jardel Farias Duque

Especialista em Regulação de Petróleo e Derivados, Álcool Combustível e Gás Natural

Documento assinado eletronicamente

Abel Abdalla Torres

Coordenador de Defesa da Concorrência e Regulação Econômica

De acordo,

Documento assinado eletronicamente

BRUNO CONDE CASELLI
Superintendente de Defesa da Concorrência, Estudos e Regulação Econômica

Documento assinado eletronicamente
HÉLIO DA CUNHA BISAGGIO
Superintendente de Infraestrutura e Movimentação

Documento assinado eletronicamente
PATRÍCIA HUGUENIN BARAN
Superintendente Adjunta de Distribuição e Logística

Anexo I - Ofício nº 14/2018/SIM-e-ANP Documento SEI nº 0354241

[1] A Nota Técnica Conjunta nº 2/2019/SDR/ANP-RJ-e foi classificada como de acesso restrito, a fim de não prejudicar eventual investigação posta em curso pelas instituições competentes e por conter informações que podem representar vantagem competitiva a outros agentes econômicos. A elaboração desta VERSÃO PÚBLICA atende à solicitação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE).
[2] [3] Conforme dados apresentados em: http://www.anp.gov.br/arquivos/palestras/seminario-de-avaliacao-do-mercado-de-combustiveis-fev2019.pdf.
[4] Detalhes sobre a logística de distribuição por região podem ser observados em: http://www.anp.gov.br/publicacoes/livros-e-revistas/2382-diagnostico-da-concorrencia-na-distribuicao-e-revenda-de-combustiveis-automotivos. Capítulo 3.
[5] A participação das distribuidoras no mercado não difere de forma substancial à participação de mercado apresentada na Tabela 4, uma vez que a demanda do estado é quase toda atendida pelos referidos portos.
[6] http://www.anp.gov.br/images/central-de-conteudo/notas-estudos-tecnicos/estudos-tecnicos/logistica-distirbuicao-combustivel-brasil-2008.pdf página 5.

Documento assinado eletronicamente por **ABEL ABDALLA TORRES**, **Assessor Técnico III**, em 14/08/2019, às 15:15, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.

Documento assinado eletronicamente por **BRUNO CONDE CASELLI**, **Superintendente**, em 14/08/2019, às 15:15, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.

Documento assinado eletronicamente por **JARDEL FARIAS DUQUE**, **Especialista em Regulação**, em 14/08/2019, às 16:09, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.

Documento assinado eletronicamente por **JADER PIRES VIEIRA DE SOUZA**, **Especialista em Regulação**, em 14/08/2019, às 16:30, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.

Documento assinado eletronicamente por **PATRICIA HUGUENIN BARAN**, **Superintendente Adjunta**, em 15/08/2019, às 11:23, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.

Documento assinado eletronicamente por **MAGNO ANTONIO CALIL RESENDE SILVEIRA**, **Coordenador III**, em 15/08/2019, às 20:30, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.

Documento assinado eletronicamente por **LUCIANA ROCHA DE MOURA ESTEVAO**, **Superintendente Adjunta**, em 16/08/2019, às 14:10, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.anp.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **0357844** e o código CRC **346C202A**.