



Ministério da Justiça e Segurança Pública - MJSP
Conselho Administrativo de Defesa Econômica - CADE

SEPN 515, Conjunto D, Lote 4, Edifício Carlos Taurisano, - Bairro Asa Norte, Brasília/DF, CEP 70770-504
Telefone: (61) 3221-8409 - www.gov.br/cade

NOTA TÉCNICA Nº 14/2022/DEE/CADE

VERSÃO PÚBLICA

Referência: Ato de Concentração nº 08700.005700/2021-48

Requerentes: SAS Shipping Agencies Services SÀRS (MSC Mediterranean Shipping Company Holding S.A.) e Log-In Logística Intermodal S.A.

Advogados: Fabricio A. Cardim de Almeida, Lucas de Carvalho Silveira Bueno e outros

Terceiro interessado: Sindicato Nacional das Empresas de Navegação de Apoio Portuário – Sindiporto Brasil (“Sindiporto”)

Advogados: Paulo de Tarso Ramos Ribeiro, Thiago Alves Ribeiro e Outros

Ementa: Processo Administrativo. Natureza da operação: Aquisição de controle. Setores econômicos envolvidos: (i) transporte marítimo de cabotagem, (ii) transporte marítimo de longo curso - contêineres, (iii) serviços de terminais portuários, (iv) manutenção e reparo de contêineres, (v) armazenagem não alfandegada de cargas, (vi) transporte rodoviário de cargas (TRC). Análise de parecer de eficiências. A Nota Técnica conclui que as eficiências apresentadas pelas requerentes não podem ser aceitas como ganhos derivados da operação para fins de análise do presente AC, principalmente devido a aspectos como a ausência de dados quantitativos e de evidências quanto à adequação das eficiências aos critérios do Guia H e da jurisprudência do Cade.

Versão: Pública

1. INTRODUÇÃO

A presente Nota Técnica aborda a análise de parecer econômico de eficiências relacionado ao Ato de Concentração (AC) nº 08700.005700/2021-48, que trata da aquisição de controle da Log-In Logística Intermodal S.A. (“Log-In”) pela SAS Shipping Agencies Services SÀRL (“SAS”), empresa subsidiária integral da MSC Mediterranean Shipping Company Holding S.A. (“MSC”).

A Nota Técnica nº 03/2022/CGAA3/SGA1/SG/CADE (SEI 1025982) da Superintendência Geral do Cade (SG/Cade), que embasou a declaração de complexidade do referido AC, concedeu às partes a oportunidade de apresentarem as eficiências decorrentes da operação proposta. Assim, em 24.03.2022, as requerentes apresentaram manifestação, acompanhada de parecer econômico intitulado “Análise antitruste das eficiências econômicas derivadas da operação de aquisição da LOG-IN pelo grupo MSC” (SEI 1039430– versão pública; e SEI 1039435, versão de acesso restrito), de lavra da consultoria Tendências, o qual será avaliado na presente Nota.

A análise de eficiências em ACs é de grande relevância, já que, de acordo com o Guia de Análise de Atos de Concentração do Cade de 2016 (Guia H) e os §§ 5º e 6º do Artigo 88, Lei nº 12.529/2011, o Cade deve vetar os ACs que reduzam a concorrência em parte substancial de mercado relevante, devendo-se ponderar os ganhos de eficiências (efeitos positivos) específicos de cada um desses ACs em face aos seus efeitos negativos. Deve-se, assim, assegurar que de um AC advenha um efeito líquido não-negativo. Os efeitos líquidos advindos do AC são avaliados

a partir da comparação entre os benefícios específicos resultantes da realização da operação de concentração e os potenciais prejuízos para o bem-estar dos consumidores advindos da eliminação de concorrência (CADE, 2016).

Nesse sentido, conforme o Guia H e a jurisprudência do Cade, para ser considerado como um ganho de eficiência derivado da operação:

- i. O ganho de eficiência deve ser provável;
- ii. O ganho de eficiência deve ser verificável, isto é, passível de mensuração;
- iii. O ganho de eficiência deve ser específico (abrangendo somente aqueles ganhos que não poderiam ser alcançados de outra forma senão por meio do AC);
- iv. O ganho de eficiência deve ocorrer de maneira tempestiva, em um período inferior a 2 (dois) anos;
- v. Parte relevante dos benefícios decorrentes da eficiência deve ser repassada aos consumidores.

Ressalta-se que esses tem sido os critérios utilizados pelo Cade em diversos ACs em que foi feita uma análise de pareceres de eficiências. Esse é o caso, por exemplo, de recentes processos como o AC Localiza-Unidas (08700.000149/2021-46), cuja análise consta na Nota Técnica nº 26/2021/DEE/CADE (DOC SEI 0954292), e o AC Big-Carrefour (08700.003654/2021-42), cuja análise consta no Parecer nº 02/2022/CGAA2/SGA1/SG (DOC SEI 1013375).

Dessa forma, é com o propósito de demonstrar que os ganhos de eficiência poderiam contribuir para uma eventual aprovação do presente AC que as requerentes apresentaram o referido parecer, cuja análise se dará ao longo dessa Nota Técnica.

No entanto, conforme será demonstrado no transcorrer da presente Nota, verificou-se que o parecer falha em prover evidências e dados que possam demonstrar que as eficiências apontadas atendem aos requisitos necessários para serem consideradas ganhos derivados da operação. Na maior parte dos casos, além de não terem sido apresentados dados quantitativos que pudessem mensurar os ganhos de eficiências, não restou comprovado que o único meio de se alcançar essas eficiências seria a operação. Tampouco ficou comprovado que a sua ocorrência poderia se dar de maneira tempestiva, ou seja, em prazo inferior a dois anos.

Esta Nota Técnica é composta por três seções, além desta introdução. Na próxima seção buscar-se-á descrever os mercados relacionados à operação, na seção seguinte se analisará se as eficiências apresentadas são justificáveis considerando os critérios adotados pelo Cade. Na última seção são apresentadas as considerações finais acerca da análise das eficiências trazidas no parecer.

2. ANÁLISE DOS MERCADOS RELACIONADOS À OPERAÇÃO

Na presente seção, buscar-se-á analisar a caracterização dos mercados relacionados apresentada no parecer e trazer informações complementares de modo a melhor caracterizar a operação e os mercados envolvidos, buscando subsidiar a subsequente a análise de eficiências.

O parecer começa por caracterizar a operação e por prover uma visão geral do setor de transporte logístico no país, com foco no transporte de cargas de longo curso e do setor de cabotagem. As seções iniciais focam também na caracterização dos desafios logísticos dos setores analisados, sua complementariedade e o ambiente institucional. Grande peso também foi atribuído à Lei 14.301/2022 que instituiu o programa BR do Mar, o qual visa estimular o transporte marítimo por cabotagem no Brasil.

Conforme o formulário de notificação, a SAS é uma subsidiária integral da MSC e empresa holding pela qual a MSC desenvolve seus negócios de plataforma de agenciamento, terminais de contêineres e logística. A MSC é a controladora final do Grupo MSC (“Grupo MSC”). O Grupo MSC oferece rede integrada de recursos de transporte rodoviário, ferroviário e marítimo que se estende por todo o mundo, bem como serviços de terminal de contêineres e serviços de cruzeiro.

Já a Log-In é uma operadora logística que oferta serviços marítimos de cabotagem, longo curso e fluvial no transporte de cargas em geral. A companhia possui rede integrada que facilita a movimentação portuária e o transporte porta-a-porta por meio de sua extensa malha intermodal que permite abrangência geográfica com todo o Brasil e o Mercosul. Adicionalmente, a Log-In também opera o Terminal de Vila Velha (“TVV”), um terminal portuário especializado na movimentação (embarque e desembarque) e armazenagem de contêiner e carga geral.

A Operação consiste na aquisição do controle da Log-In pela SAS através da compra de 67% das ações ordinárias da Log-In, realizada por meio de leilão de oferta pública voluntária (“OPA”).

Um resumo das atividades e serviços prestados por cada uma das requerentes está apresentado na tabela abaixo, extraída do parecer de eficiências. Esta tabela nos ajuda a entender como a verticalização da atuação do Grupo MSC, fonte de parte significativa das eficiências alegadas, será realizada. Como pode ser observado, a MSC atua em diversos mercados por meio

de suas subsidiárias e a presente operação propõe tornar a Log-In a subsidiária da MSC no mercado de cabotagem nacional.

Tabela 1– Mercados de atuação do grupo MSC e da Log-in

Fonte: Reprodução do parecer de eficiências, p. 6

| Atividade | Grupo MSC | Log-IN |
|--|-------------|------------------------|
| Transporte marítimo regular de contêineres (longo curso) | MSC | - |
| Cabotagem | - | Log-In |
| Serviços de terminais portuários | TIL Holding | Terminal de Vila Velha |
| Manutenção e reparo de contêineres | Medlog | |
| Transporte rodoviário de cargas | Medlog | Log-In |
| Armazenagem não alfandegada | Medlog | Log-In |

Atualmente, a principal área de atuação da MSC no setor logístico é o transporte de contêineres na navegação de longo curso. O transporte marítimo de contêineres é uma importante etapa da cadeia logística que se integra com outros modais até a entrega ao consumidor final. Este mercado está organizado sob uma vasta teia de acordos de cooperação com diferentes características e objetivos, que visam alcançar a estabilidade de retornos por meio da criação de acordos de cooperação em que as taxas de frete eram fixas e a capacidade era regulada em conjunto por meio de conferências marítimas.^[1]

Esses acordos operacionais recaem, de maneira geral em algumas categorias, de acordo com a OCDE^[2]:

- I. “*Slot charter*” - consiste meramente na locação de slots de contêiner por um parceiro *on-board* de embarcações operadas por membros de um consórcio. Provavelmente, esse é o acordo mais comum entre esses membros (do consórcio) que preferem minimizar seu envolvimento dentro do arranjo, não operando nenhum navio;
- II. “*Slot exchange*” - muito semelhante ao *slot chartering*, mas implicando afretamento recíproco. Todos os parceiros envolvidos alocam um certo número de embarcações, mas, onde for necessário, estão disponíveis para arrendar slots de contêiner de/para parceiros;
- III. “*Vessel sharing*” - a forma mais forte de acordo, e a que gera maiores preocupações concorrenciais. As transportadoras marítimas, neste caso, estão propensas a compartilhar a capacidade de seus navios com os parceiros, a fim de aumentar a taxa de utilização dos navios (OCDE 2015c, 27).

Convém ressaltar que o Cade tem recebido um número significativo de notificações em relação a essas modalidades de parcerias, em especial os *Vessel Sharing Agreements* (VSAs) (CADE, 2018). Já quanto aos *Slots Chartering Agreements* (SCAs), como não são acordos de cooperação, mas simples acordos de compra, venda e troca de *slots*, o Cade já se manifestou pela não

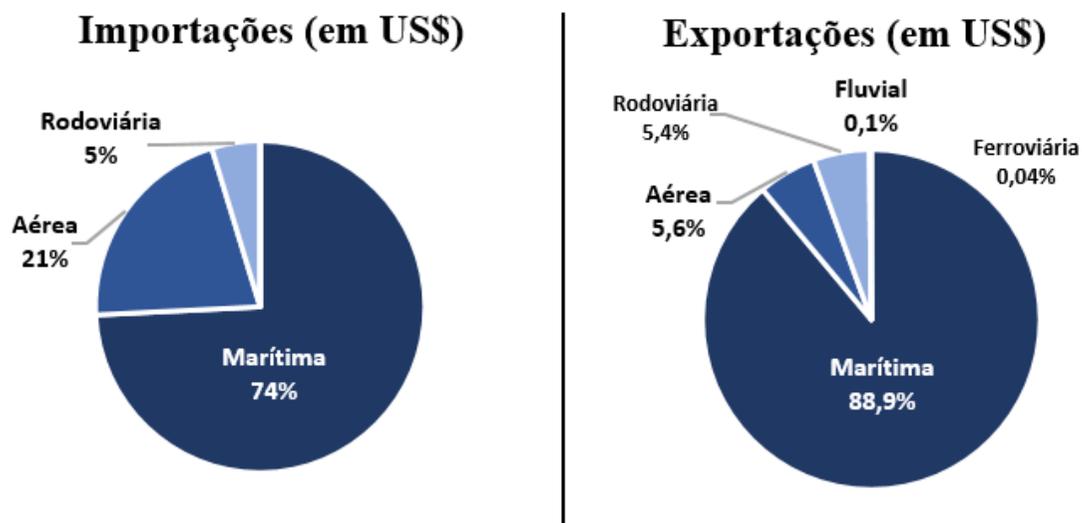
obrigatoriedade de notificação de contrato desta natureza (Consulta nº 08700.006858/2016-78).

A integração do transporte de longo curso com a cabotagem é de especial interesse para a presente análise. Conforme será discutido em maior detalhe nas seções que se seguem, a cooperação operacional entre serviços de longo curso e de cabotagem pode trazer ganhos significativos em termos de capacidade e tempo de trânsito. O parecer de eficiências propõe que empresas que conseguem ofertar uma variedade maior de produtos, especialmente soluções completas de transporte, possuem vantagem competitiva. Ademais, o parecer menciona dois casos de aquisição entre empresas de longo curso e cabotagem, que supostamente teria conferido às empresas a referida vantagem competitiva: *i)* A aquisição do controle da Aliança pela Maersk; e *ii)* a aquisição da Mercosul Line pela CMA-CGM.

A análise da matriz de transportes, conforme feito no parecer, é relevante para o caso. Entretanto, algumas informações esclarecedoras podem ser adicionadas. Naturalmente, a grande maioria das importações e exportações são realizadas por via marítima. Esse dado é relevante pois constitui a área principal de atuação da MSC no setor de transporte de carga:

Gráfico 1– Share de importação e exportação por via utilizada

Fonte: Anuário Estatístico do Transporte Aquaviário 2020 – ANTAQ (p.5-6)

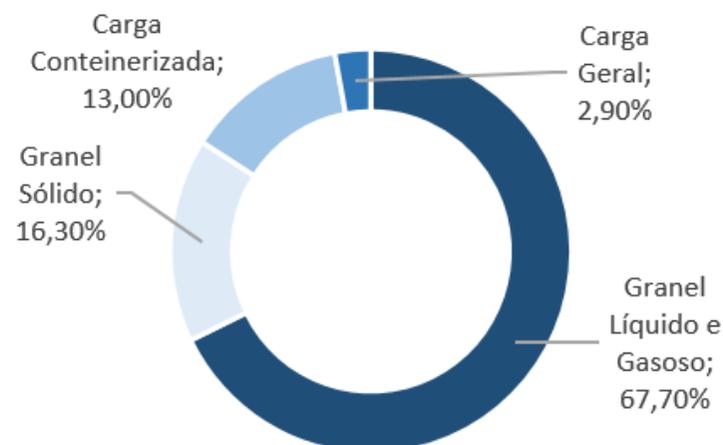


De fato, e conforme apresentado pelo parecer, a matriz de infraestrutura brasileira acaba por beneficiar o transporte rodoviário. A BR do Mar objetiva prover ao setor de cabotagem nacional uma maior dinâmica a fim de complementar o estado atual da infraestrutura logística do país, ao possibilitar a expansão da oferta. Essa expansão, no entanto, se dará de maneira gradual, conforme estipulado pela Lei nº14.301 de 7 de janeiro de 2022.

Os dados mais recentes da ANTAQ sugerem um ligeira alteração do perfil de carga de cabotagem em relação ao apresentado no parecer^[3], embora não alterem as conclusões a serem extraídas dos dados:

Gráfico 2 – Participação por perfil de carga na navegação de cabotagem (% de toneladas)

Fonte: Boletim Aquaviário 4º T de 2021 – ANTAQ (p.26)

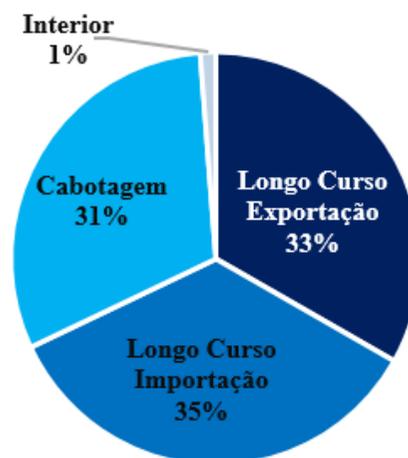


Ademais, se observou um aumento de 7,8% de alta na movimentação de carga containerizada no último trimestre de 2021, em relação ao mesmo período de 2020

Além do perfil do volume da carga transportada por cabotagem, conforme apresentado, é também importante observar como o transporte de contêineres se divide entre cabotagem e transporte de longo curso. Verifica-se que quase um terço dos contêineres movimentados no Brasil é atualmente transportado por meio de cabotagem nacional, enquanto o restante se divide em exportação e importação de longo curso, com a navegação interior tendo uma participação muito reduzida.

Gráfico 3 –Contêineres: share das navegações

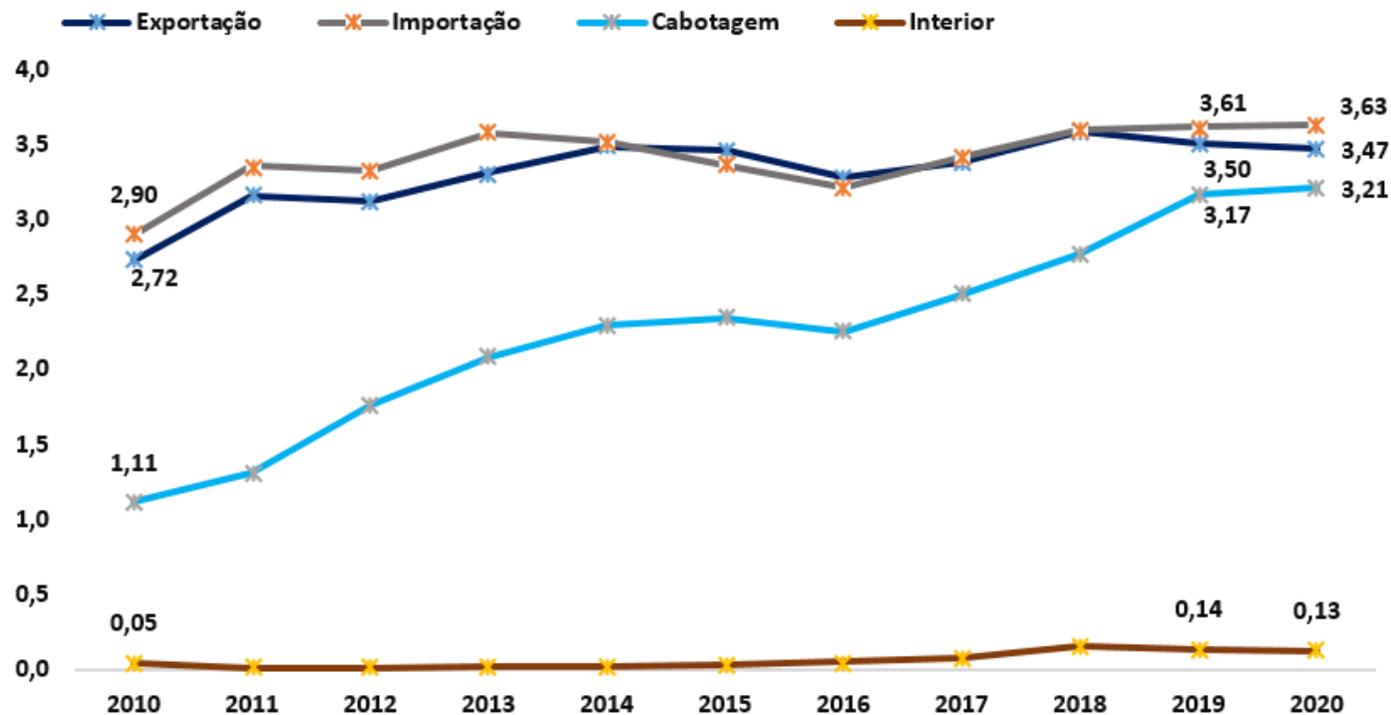
Fonte: Anuário Estatístico do Transporte Aquaviário 2020 – ANTAQ (p.21)



Podemos perceber que o transporte de contêineres tem se tornado cada vez mais comum, com destaque para o seu crescimento recente no setor de cabotagem, conforme pode ser verificado no gráfico abaixo:

Gráfico 4 –Contêineres: Evolução por Navegação (milhões de TEU)

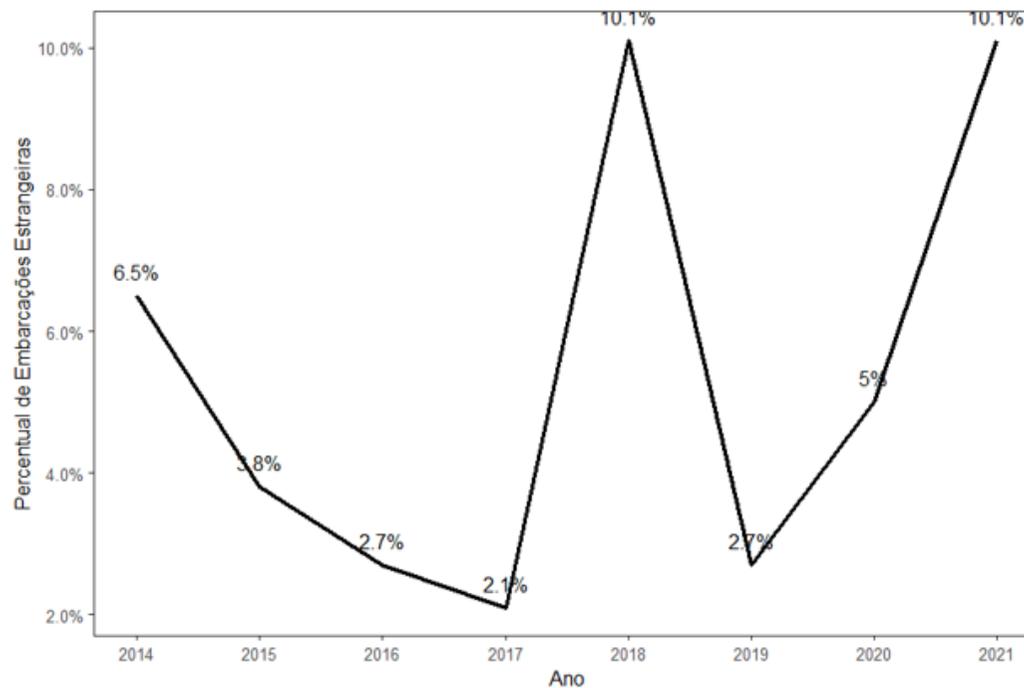
Fonte: Anuário Estatístico do Transporte Aquaviário 2020 – ANTAQ, p. 23



Paralelamente, observou-se um aumento da participação de embarcações estrangeiras na cabotagem em território nacional nos últimos anos, conforme apontado pelo Boletim Aquaviário do último trimestre de 2021 [4]. Neste ano, o índice de participação de embarcações estrangeiras no transporte de contêineres na navegação por cabotagem, em média, igualou seu máximo histórico, alcançando a marca de 10,1%, repetindo o valor de 2018. Esta dinâmica pode ser mais bem observada pelo gráfico abaixo:

Gráfico 5 –Participação de Embarcações Estrangeiras no Transporte de Contêineres na Navegação de Cabotagem.

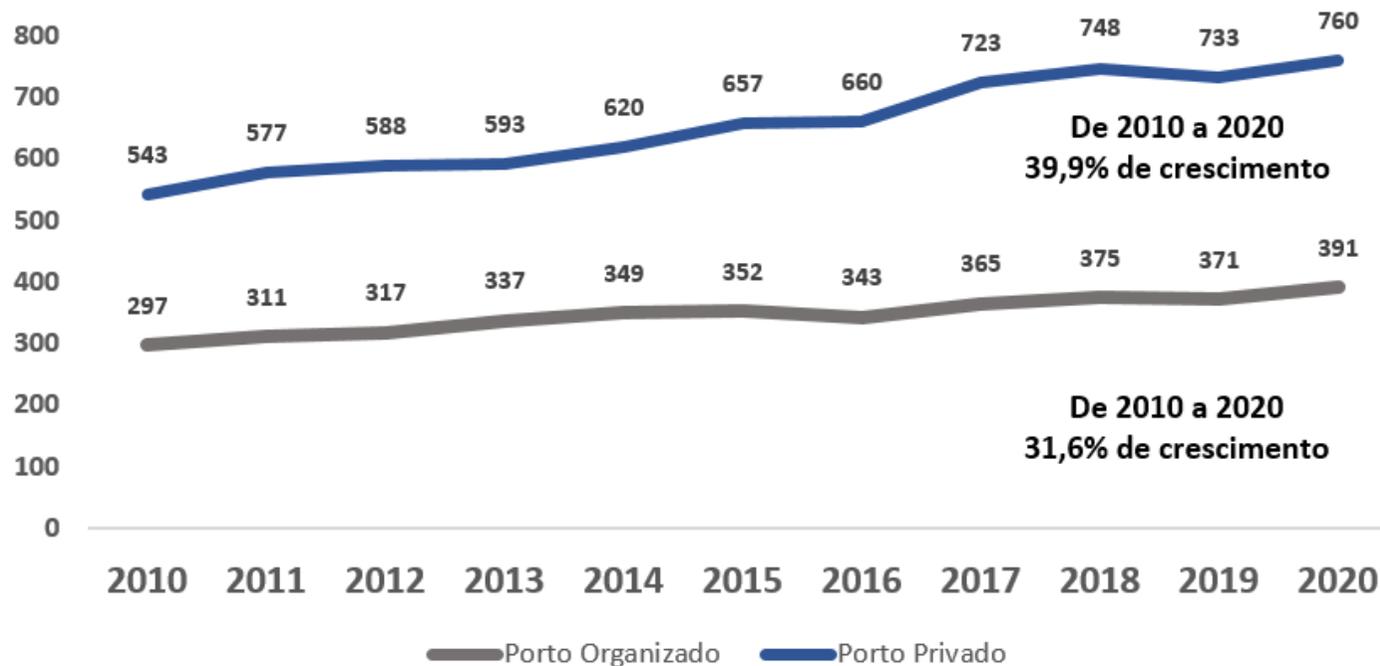
Fonte: Boletim Aquaviário –4T/2021



Por fim, para concluir a análise complementar dos mercados relacionados à operação, vale analisar a comparação entre portos públicos e privados no movimento de cargas, dado que a Log-In é proprietária do terminal Portuário de Vila Velha. Podemos perceber que houve um crescimento superior do volume de carga movimentada por portos privados em relação aos portos públicos, ao longo nos últimos anos.

Gráfico 6 – Porto Organizado e Porto Privado (TUP) – série histórica

Fonte: Anuário Estatístico do Transporte Aquaviário 2020 – ANTAQ, p. 8



Ademais, o percentual dos contêineres movimentados por cabotagem parece ter sofrido grande alteração de dinâmica no período 2010-2020. Em 2010 apenas 15% eram transportados via porto privado, e o restante por porto organizado. Já em 2020 esse valor subiu para 32%, representando um crescimento de mais de 100%. Percebe-se, assim uma mudança de padrão do transporte de contêineres, com uma maior participação dos portos privados, como é o caso do Terminal Portuário de Vila Velha. (Boletim Aquaviário 4T 2021, p. 43 e Anuário Estatístico Aquaviário 2020, p. 13)

3. ANÁLISE DAS EFICIÊNCIAS PROMETIDAS

Antes de avançar na análise das eficiências em si, é necessário destacar uma nota metodológica apresentada no parecer, a qual afirma que a seção de eficiências do parecer:

“(...) foi elaborada com base em impressões e informações preliminares obtidas com as partes envolvidas sobre os benefícios potenciais da Operação. Por existir sensibilidade de trocas de dados entre as companhias, ela foi desenvolvida a partir de metodologia conceitual e teórica das eficiências potenciais” (p.16).

Em relação a esse aspecto, é preciso mencionar que, embora seja, de fato, pertinente a preocupação das requerentes no que tange à troca de informações concorrencialmente sensíveis, existem alguns mecanismos de relacionamento e troca de informações que podem ser adotados pelas requerentes enquanto a operação estiver sob análise. O Guia para Análise da Consumação Prévia de ACs do Cade[5] prevê, por exemplo, procedimentos para diminuição do risco de consumação prévia de ACs. Dentre esses procedimentos tem-se a criação dos chamados *clean teams*, que, nos termos do referido guia, serão responsáveis por “(...) enviar, receber, reunir, analisar e tratar as informações relativas ao AC. Por esse motivo, é recomendável que seus membros firmem um termo de confidencialidade e sigam rigorosamente o protocolo antitruste previamente acordado entre as partes” (Cade, 2015; p.10).

Dessa forma, entende-se que as requerentes poderiam ter se utilizado dos referidos mecanismos para compartilhamento de informações das empresas. Isso permitiria a elaboração de um parecer de eficiências com base em parâmetros quantitativos reais e concretos. Ou seja, ao invés de apresentar eficiências teóricas, abstratas e potenciais, poderiam ser apresentadas eficiências de forma quantitativa, específicas em relação ao caso concreto e cuja probabilidade de ocorrência pudesse ser melhor avaliada.

Assim, na parte introdutória da seção denominada “Eficiências Teóricas do Setor de Transporte Marítimo”, são apresentadas três potenciais eficiências decorrentes do AC, relacionadas à redução de: *i)* custos transacionais, *ii)* de assimetrias informacionais e *iii)* de custos de agência.

Conforme o parecer, visando fazer frente aos riscos e incertezas comuns e intrínsecos do setor, as diversas etapas envolvidas (navegação de longo curso, navegação de cabotagem, terminais portuários, transporte rodoviário etc.) exigem uma coordenação importante entre os numerosos agentes ao longo da cadeia de serviços. Segundo o parecer, ainda que esta coordenação possa ser empreendida por acordos entre agentes independentes, tais arranjos produzem um custo transacional, associado às revisões e renegociações contratuais. A integração por meio de controle poderia reduzir esses custos de transação, minimizando conflitos de interesse e diminuindo a necessidade de mobilização de recursos na solução de impasses envolvidos em renegociações contratuais. O ganho se daria, assim, mediante a “*redução de fricções contratuais em situações nas quais a coordenação é importante do ponto de vista operacional na cadeia produtiva de serviços prestados*” (p. 18).

Além disso, seriam minimizadas as assimetrias informacionais, diminuindo também os custos a elas associados, também chamados de custos de agência. Esses custos estão relacionados à delegação de atividades a terceiros (agentes), que têm o poder de tomar decisões que não necessariamente estão alinhadas às do contratante (principal). A incapacidade do contratante de observar e verificar as decisões tomadas pelo agente podem gerar prejuízos à produção, levando a ineficiências alocativas.

De fato, no caso de uma integração, em tese poderia haver a possibilidade de se reduzir tanto os custos de transação, como as assimetrias informacionais e os custos de agência. No entanto, seria necessário avaliar com maior detalhamento o quão representativos seriam esses custos dentro do conjunto total de custos das operações desse mercado. Sem isso, tais eficiências acabam tendo um caráter especulativo.

Verifica-se que não houve um esforço por parte do parecer em apresentar estimativas em relação a dimensão desses custos e das eficiências associadas. Convém lembrar, que acordos operacionais entre a MSC e a Log-In e outras empresas de cabotagem são muito comuns, sendo que o parecer inclusive menciona [ACESSO RESTRITO AO CADE E À SAS]. Conforme um informe da Log-In[6], de setembro de 2020 a MSC seria, inclusive, o “*principal cliente da Log-In no serviço Feeder*”. Dessa forma, não haveria grandes dificuldades para as requerentes apresentarem uma estimativa, em termos monetários ou percentuais, dos possíveis ganhos decorrentes da operação.

Vale lembrar, ademais, que se as eficiências não forem mensuráveis, elas não poderiam ser consideradas, uma vez que a possibilidade de mensuração é um dos cinco critérios adotados pelo Cade para a aceitação das eficiências.

Na sequência da seção, o parecer divide, as eficiências potenciais esperadas em cinco categorias:

[ACESSO RESTRITO AO CADE E À SAS]

Cada uma destas categorias será examinada de maneira mais detalhada nas subseções que se seguem, usando como principal crivo de análise as cinco condições do Guia H e da jurisprudência do Cade para se considerar as eficiências provenientes de um AC.

Por fim, na última subseção será feita uma revisão da análise de contrafactual apresentada no parecer, sob a ótica das eficiências específicas da operação em questão. Esta análise se baseia em alguns estudos de caso que relatam potenciais ganhos logísticos advindos do ato de concentração

[ACESSO RESTRITO AO CADE E À SAS]

3.6. ANÁLISE DE CONTRAFACTUAL E ESTUDOS DE CASO

O parecer econômico apresentou também uma análise do contrafactual, no intuito de tentar demonstrar que as eficiências mapeadas estariam relacionadas à operação. Nos termos do parecer, a análise contrafactual “*confronta as dinâmicas do mercado nos cenários de antes e depois de sua ocorrência, identificando os benefícios gerados e provenientes da Operação e que proporcionam melhorias alocativas, de qualidade e operacionais*” (p.25).

Assim, essa metodologia permite uma verificação comparativa entre o cenário sem a operação e o cenário com a operação. No presente caso, as requerentes compararam cenários atuais (cenários com ambas as empresas operando de forma autônoma) com possíveis cenários futuros pós-operação.

Conforme as requerentes, os benefícios gerados no cenário pós-operação se manifestariam através de aspectos como: Melhoria do serviço oferecido; Otimização do tempo logístico da malha; Acirramento da concorrência; Aumento do bem-estar dos clientes; Ganhos ambientais com a maior eficiência do transporte marítimo; Desenvolvimento de novas soluções mais eficientes para seus clientes.

Adicionalmente, a futura sinergia entre as empresas teria o potencial de:

“(...) (i) aumentar a eficiência da operação; (ii) expandir a capacidade operacional; (iii) diminuir os custos de transação; (iv) acessar a ampla rede de serviços de manutenção e reparo própria do conglomerado e de companhias parceiras, bem como o portfólio de ativos (embarcações e contêineres) da MSC para melhorar a eficiência alocativa; e (v) aprimorar a rede de relações da Log-In no mercado internacional, o que pode permitir a expansão de sua capacidade financeira.” (p.26)

Por fim, o parecer afirma ainda que a operação consolidaria:

“(...) a posição da Log-In como um player competitivo no mercado de cabotagem, em um ambiente que deve sofrer importantes transformações com a implementação da BR do Mar e onde seus principais concorrentes já usufruem dos benefícios gerados pela verticalização de suas operações com empresas de transporte marítimo de longo curso”. (p.26)

Verifica-se que a maior parte desses aspectos apresentados nessa subseção são vagos, abstratos, não quantificados e já haviam sido apresentados e discutidos em outras seções do parecer, de modo que não se faz necessário apresentar novamente as considerações a respeito.

Na sequência do parecer foi detalhada a implementação da análise de contrafactual, a qual se deu por meio de alguns estudos de caso, os quais tiveram o intuito de ilustrar as possibilidades de eficiências derivadas da operação. Foram apresentadas algumas das possíveis mudanças que poderiam ocorrer nas atuais rotas de longo curso realizadas pela MSC e que, em sinergia com a cabotagem provida pela Log-In, poderiam tornar mais eficientes os serviços logísticos prestados para exportadores e importadores brasileiros.

[ACESSO RESTRITO AO CADE E À SAS]

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

As eficiências apresentadas no parecer foram divididas em cinco subcategorias: *i)* eficiências decorrentes de inovação e planejamento de longo prazo; *ii)* eficiências decorrentes de economias de escala e da racionalização da oferta; *iii)* eficiências decorrentes do aumento de produtividade operacional no curto prazo; *iv)* eficiências associadas ao compartilhamento de competências e capacidade financeira; e por fim *v)* eficiências associadas aos ganhos de competitividade em infraestrutura e logística no País.

O parecer buscou apontar canais potenciais de transmissão das sinergias supostamente resultantes da operação, assim como procurou explorar a dinâmica resultante de uma maior integração vertical da MSC. [ACESSO RESTRITO AO CADE E À SAS]

Entretanto, o parecer falha em prover argumentos e dados verificáveis que possam corroborar as sinergias potenciais elencadas. Primeiramente, a apresentação das eficiências é por demais genérica e abstrata. Não foram utilizados dados das estruturas de custo e de receita das requerentes que pudessem tornar mensuráveis as eficiências apresentadas.

Ademais, não foi apresentado um cronograma, ou uma “linha do tempo”, referente à concretização das eficiências elencadas, o que dificulta identificar quais poderiam ser observadas em um período inferior a dois anos e, conseqüentemente, atender ao critério de tempestividade.

Por fim, na maioria dos casos, não foram apresentadas evidências que pudessem levar a conclusão de que as eficiências propostas são específicas da operação. Ou seja, não há motivos para se concluir, ao analisar o parecer, que as eficiências alegadas não poderiam ser obtidas de outra forma, que não pela concentração de mercado. Em muitos casos, parece ser bastante evidente a existência de outras alternativas para se obter as eficiências alegadas.

Não fica claro, por exemplo, porque essas eficiências não poderiam ser observadas por meio de acordos operacionais entre as partes, ou entre a MSC e outras empresas do setor de cabotagem. A principal justificativa apresentada pelo documento atribui o argumento da especificidade da operação a questões como redução dos custos de transação, aumento da facilidade de comunicação e redução de assimetrias informacionais entre as requerentes. No entanto, não foi apresentado nenhum parâmetro quantitativo relacionado a essas questões que pudesse indicar que tais variáveis são, de fato, representativas em termos de custos totais, e poderiam ser efetivamente reduzidas apenas com a operação.

Dessa forma, a maneira pela qual o parecer foi elaborado confere às eficiências potenciais um caráter abstrato e, muitas vezes, especulativo. Ainda que as sinergias elencadas aparentem ser prováveis em alguns casos, a falta de dados quantitativos concretos que permitam uma visão da estrutura de custos das requerentes inviabiliza qualquer análise que busque mensurar a dimensão dessas eficiências. É impossível, por exemplo, estimar o quanto que elas representariam em termos de redução dos custos totais das empresas.

Assim, diante da ausência de dados quantitativos e de evidências quanto à adequação das eficiências aos critérios do Guia H e da jurisprudência do Cade, especialmente no que tange à especificidade e à tempestividade, conclui-se que, até que tais dados e evidências sejam apresentados, as eficiências não podem ser aceitas como ganhos derivados da operação para fins de análise do presente AC.

[ASSINADO ELETRONICAMENTE]

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANTAQ. **Anuário Estatístico Aquaviário: Apresentação**, 2020. Disponível em: <<http://sophia.antaq.gov.br/terminal/acervo/detalhe/28147?guid=4f96b5741198ce3cd069&returnUrl=%2fterminal%2fresultado%2flistar%3fguid%3d4f96b5741198ce3cd069%26quantidadePaginas%3d1%26codigoRegistro%3d28147%2328147&i=7>>

ANTAQ. **Boletim Aquaviário - 4º trimestre de 2021**, [s.d.]. Disponível em: <https://www.gov.br/antaq/pt-br/central-de-conteudos/estudos-e-pesquisas-da-antaq-1/Boletim_Aquaviario_4_T_2021.pdf>

CADE. **Guia para Análise da Consumo Prévia de Atos de Concentração Econômica**, 2015. Disponível em: <<https://cdn.cade.gov.br/Portal/centrais-de-conteudo/publicacoes/guias-do-cade/gun-jumping-versao-final.pdf>>

CADE. **Guia para Análise de Atos de Concentração Horizontal**, 2016.

CADE. **Cadernos do CADE: Mercado de transporte marítimo de contêineres**, 2018.

CARRER, Marcelo José e SOUZA, Hildo Meirelles de. Economias de Escala e Eficiência Econômica na Produção de Laranja no Estado de São Paulo. **Revista de Economia e Sociologia Rural** [online]. 2016, v. 54, n. 1 [Acesso em 18 Abril 2022], pp. 51-70. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/1234-56781806-9479005401003>>.

GUIA MARÍTIMO. **Navio da Log-In Logística Intermodal realiza manobra com maior calado já operado no Porto de Vitória**. Disponível em: <<https://www.guiamaritimo.com.br/noticias/portos/navio-da-log-in-logistica-intermodal-realiza-manobra-com-maior-calado-ja-operado-no-porto-de-vitoria>>. Acesso em: 13 abr. 2022.

LOG-IN. **Navio da Log-In Logística Intermodal realiza manobra com maior calado já operado no Porto de Vitória**. Disponível em: <https://www.loginlogistica.com.br/uploads/posts/0002fbb0-ca8a-4b4f-a9ad-ec3c0ece9085_.pdf>. Acesso em: 13 abr. 2022.

OCDE. **Working Party No. 2 on Competition and Regulation: Competition Issues in Liner Shipping – DAF/COMP/WP2(2015)3**, 2015. Disponível em: <[https://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=DAF/COMP/WP2\(2015\)3&docLanguage=En](https://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=DAF/COMP/WP2(2015)3&docLanguage=En)>

PORTAL IN. **Porto do Pecém recebe o maior navio de sua história e se consolida como entrada no NE para a navegação de longo curso**. Disponível em: <<https://www.portalin.com.br/negocios/porto-do-pecem-recebe-o-maior-navio-de-sua-historia-e-se-consolida-como-entrada-no-ne-para-a-navegacao-de-longo-curso/>>. Acesso em: 14 abr. 2022.

TENDÊNCIAS. **Análise Antitruste das Eficiências Econômicas Derivadas da Operação de Aquisição da Log-In pelo Grupo MSC**, 2022.

[1] OCDE, 2015 – “Working Party No. 2 on Competition and Regulation: Competition Issues in Liner Shipping – DAF/COMP/WP2(2015)3”. Disponível em: [https://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=DAF/COMP/WP2\(2015\)3&docLanguage=En](https://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=DAF/COMP/WP2(2015)3&docLanguage=En)

[2] CADE, 2018 – “Cadernos do CADE: Mercado de transporte marítimo de contêineres”

[3] Boletim Aquaviário 2021, disponível em: https://www.gov.br/antag/pt-br/central-de-conteudos/estudos-e-pesquisas-da-antag-1/Boletim_Aquaviario_4_T_2021.pdf

[4] ANTAQ, 2021 – “Boletim Aquaviário”, Tabela 13, p. 33

[5] CADE. Guia para Análise da Consumação Prévia de Atos de Concentração Econômica, 2015. Disponível em: <<https://cdn.cade.gov.br/Portal/centrais-de-conteudo/publicacoes/guias-do-cade/gun-jumping-versao-final.pdf>>

[6] Disponível em: https://www.loginlogistica.com.br/uploads/posts/0002fbb0-ea8a-4b4f-a9ad-ec3c0ece9085_.pdf



Documento assinado eletronicamente por **Guilherme Mendes Resende, Economista-Chefe**, em 24/05/2022, às 20:17, conforme horário oficial de Brasília e Resolução Cade nº 11, de 02 de dezembro de 2014.



Documento assinado eletronicamente por **Fernando Daniel Franke, Coordenador**, em 24/05/2022, às 20:26, conforme horário oficial de Brasília e Resolução Cade nº 11, de 02 de dezembro de 2014.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site sei.cade.gov.br/autentica, informando o código verificador **1060071** e o código CRC **738744F0**.