



**MINISTÉRIO DA FAZENDA**  
**SECRETARIA DE ACOMPANHAMENTO ECONÔMICO**

Parecer n.º 353 COGSI\SEAE\MF

Brasília, 04 de setembro de 2001

Referência: Ofício nº 5457/00/SDE/GAB, de 10 de outubro de 2000.

Assunto: ATO DE CONCENTRAÇÃO n.º 08012.005203/2000-73.

Requerentes: Alstom Brasil Ltda. e Gevisa S.A.

Operação: Aquisição, pela Alstom Brasil Ltda., do negócio de material rodante para transporte de passageiros no Brasil da Gevisa S.A.

Recomendação: Aprovação sem restrições.  
Versão: Pública.

A Secretaria de Direito Econômico do Ministério da Justiça solicita à SEAE, nos termos do § 4º, do art. 54, da Lei nº 8.884/94, parecer técnico referente ao Ato de Concentração nº 08012.005203/2000-73: requerimento das empresas Alstom Brasil Ltda. e Gevisa S.A. para exame e aprovação da operação de aquisição, pela Alstom Brasil Ltda., do negócio de material rodante para transporte de passageiros no Brasil da Gevisa S.A.

## **1. Das Requerentes**

### **1.1 - Alstom Brasil Ltda.**

A Alstom Brasil Ltda., doravante Alstom Brasil, é uma empresa pertencente ao Grupo Alstom, que é um Grupo de origem franco-inglesa. O Grupo Alstom, no Brasil, atua na fabricação de equipamentos de geração, transmissão e distribuição de energia e serviços correlatos (turbinas hidráulicas, equipamentos hidromecânicos e de levantamento, projetos e fornecimento de equipamentos eletrônicos auxiliares); na fabricação e comercialização de equipamentos e máquinas para as atividades industriais, ligadas diretamente ou indiretamente ao transporte terrestre, especialmente o transporte ferroviário, incluindo carros, vagões e demais partes, peças, acessórios e componentes relacionados ao referido transporte ferroviário; na fabricação, montagem e comercialização de produtos elétricos e eletrônicos de alta, média e baixa tensão, na elaboração de projetos e na prestação de serviços em instalações elétricas, hidráulicas, mecânicas, em obras civis e em montagens industriais; e, por último, no

desenvolvimento, fabricação, montagem, funcionamento e comercialização de instalações de tratamento de superfícies, incluindo, e principalmente, a indústria automobilística.

No Brasil, o Grupo Alstom, além da Alstom Brasil, possui as seguintes empresas: Alstom Participações Ltda., Alstom Energia S.A., Alstom Indústria Ltda., Cegelec Engenharia S.A. e ABB Alstom Power Brasil Ltda. Na Argentina, o Grupo Alstom possui a Alstom Argentina S.A.

A Alstom Brasil, especificamente, atua nas seguintes atividades:

- Material rodante para o mercado metro-ferroviário;
- Equipamentos de tração elétrica metro-ferroviária;
- Equipamentos e sistemas de sinalização metro-ferroviários;
- Centros de controle de tráfego metro-ferroviário;
- Equipamentos de infra-estrutura fixa metro-ferroviária;
- Sistemas de transporte metro-ferroviários completos;
- Serviços de reforma de material rodante metro-ferroviário;
- Serviços de renovação e modernização de material rodante metro-ferroviário;
- Serviços de reforma de equipamentos e sistemas de sinalização metro-ferroviários;
- Serviços de reforma e modernização de centros de controle de tráfego metro-ferroviário;
- Serviços de reforma de equipamentos de infra-estrutura fixa metro-ferroviária;
- Serviços de renovação e modernização de equipamentos de infra-estrutura fixa metro-ferroviária;
- Serviços de manutenção de material rodante metro-ferroviário;
- Serviços de manutenção de locomotivas elétricas, diesel-elétricas e diesel;
- Serviços de manutenção de equipamentos e sistemas de sinalização metro-ferroviários;
- Serviços de manutenção de centros de controle de tráfego metro-ferroviários;
- Serviços de manutenção de equipamentos de infra-estrutura fixa metro-ferroviária;
- Serviços de manutenção de sistemas de transporte metro-ferroviários completos;
- Peças e sobressalentes para material rodante para o mercado metro-ferroviário;
- Peças e sobressalentes para equipamentos de tração elétrica metro-ferroviária;
- Peças e sobressalentes para equipamentos e sistemas de sinalização metro-ferroviários;
- Peças e sobressalentes para centros de controle de tráfego metro-ferroviário;
- Peças e sobressalentes para equipamentos de infra-estrutura fixa metro-ferroviária;
- Serviços de gestão e administração do parque de peças sobressalentes;
- Subestações elétricas completas;
- Disjuntores;
- Seccionadores;
- Pára-raios;
- Religadores;
- Transformadores de corrente e potencial;
- Cubículos blindados;
- Painéis de controle e comando de subestações;
- Relés e sistemas de proteção para geração, transmissão e distribuição de energia;
- Linhas de transmissão; e

- Reatores e bobinas de bloqueio.

A Alstom Brasil tem seu controle acionário detido pela Alstom Participações Ltda. No ano de 1999, a Alstom Brasil apresentou o faturamento de R\$ 237.434.000,00.

## **1.2 - Gevisa S.A.**

A Gevisa S.A., doravante Gevisa, é uma empresa pertencente ao Grupo General Electric, que apresenta origem estadunidense. O Grupo General Electric atua, no Brasil, principalmente nos setores de produtos de iluminação, diamantes industriais e derivados, equipamentos de distribuição e controles elétricos, equipamentos de geração e transmissão de energia elétrica, equipamentos e sistemas de automação industrial, equipamentos médicos de diagnóstico por imagem, motores para aviação e serviços de manutenção, eletrodomésticos, serviços financeiros, transporte, plásticos, tecnologia de informação, locomotivas, equipamentos de metrô e motores elétricos.

A Gevisa, subsidiária do Grupo General Electric, por sua vez, em território brasileiro, atua nas seguintes atividades:

- Fabricação de motores elétricos;
- Serviços de manutenção e reforma de motores elétricos e geradores;
- Serviços de manutenção e reforma de transformadores;
- Serviços de manutenção e reforma de pontes rolantes;
- Serviços mecânicos;
- Serviços de engenharia de campo;
- Serviços de manutenção e reparos em locomotivas;
- Fabricação de locomotivas; e
- Revenda de partes e peças de locomotivas.

A Gevisa tem seu controle acionário detido pela General Electric do Brasil Ltda. No ano de 1999, a Gevisa, no Brasil, apresentou um faturamento de R\$ 134.718.000,00.

No Brasil, o Grupo General Electric, além da Gevisa, possui as seguintes empresas:

- General Electric do Brasil Ltda.;
- Gebsa Equipamentos, Produtos e Serviços Ltda.;
- GE Celma Participações Ltda.;
- GE Varig Engine Services S.A.;
- GE Dako S.A.;
- GE Appliances do Brasil Ltda.;
- GE Hydro Inepar do Brasil S.A.;
- GE Supply do Brasil Ltda.;
- GE Information Services do Brasil Ltda.;
- Dasonics Vingmed Ultrasound do Brasil Ltda.;
- GE Plastics South America Ltda.;
- GE Plásticos SPB Ltda.;
- Parequip Equipamentos Industriais Ltda.;
- General Electric Capital do Brasil Ltda.;
- GE Capital Administradora de Cartões de Crédito Ltda.;

- Companhia Securitizadora de Créditos Financeiros GE Capital United SPC S.A.;
- Banco GE Capital S.A.;
- GE Capital Factoring Ltda.;
- M Serviços S/C Ltda.;
- GE Capital Fleet Services do Brasil S/C Ltda.;
- GE Capital Fleet Services Ltda.;
- GE Administradora de Garantias e Participações S/C Ltda.;
- GE Administradora de Garantias do Brasil Ltda.;
- GE Capital Information Technology Solutions do Brasil Ltda.;
- Gecits do Brasil Ltda.;
- GE Seaco brasil Ltda.;
- Cotia-Penske Logistics Ltda.;
- GE CGR Brasil;
- Genstar Container Brasil;
- GE Capital United Ltda.;
- Tiphook Container Rental South America Locação de Containers Ltda.;
- GE Capital Factoring Ltda.; e
- GE Energy Rentals S.A.

Na Argentina, o Grupo General Electric possui as seguintes empresas:

- GE Iluminacion S.A.;
- Geme S.A.;
- GE Plastics Argentina S.A.;
- Nahuelsat S.A.;
- GE Capital GCF Argentina S.A.;
- GE International Inc. Argentina Branch;
- Global Compression Services Inc.;
- Electrasa S.A.;
- GE Companhia Financeira S.A.;
- Disonics Vingmed hispano Americana; e
- Energia Servicios S.A.

Ainda no Mercosul, no Uruguai, o Grupo General Electric possui a empresa Indunor S.A.

## **2 - Da operação**

De acordo com as informações das Requerentes a presente operação é subdividida em três partes:

1 - A Gevisa organizará uma nova subsidiária, a ser incorporada como uma sociedade por quotas de responsabilidade limitada, denominada M & C Indústria e Comércio Ltda., em relação a qual Gevisa exercerá poder de controle, nos termos do art. 116 da Lei nº 6.404/76;

2 - A Gevisa aumentará o capital da M & C Indústria e Comércio Ltda., integralizando-o com bens tangíveis e intangíveis de sua propriedade relacionados ao negócio

de transporte metroviário. Ato contínuo, dotará a M & C Indústria e Comércio Ltda. de todos os poderes, autorizações, licenças e permissões necessários para que esta possa conduzir os negócios da mesma forma como até então eram conduzidos pela Gevisa; e

3 - Haverá a cessão e transferência das quotas sociais da Gevisa na M & C Indústria e Comércio Ltda. para a Alstom Brasil Ltda.

Trata-se de uma operação realizada exclusivamente no Brasil, sendo a mesma datada de 15 de setembro de 2000. O valor da operação foi de R\$ 5.677.030,00.

### **3 - Definição dos Mercados Relevantes**

#### **3.1 - Do Produto**

O negócio adquirido pela Alstom Brasil junto à Gevisa é composto pelos seguintes produtos e serviços:

- Tração elétrica para material rodante metroviário; e
- Serviço de recuperação de trens de passageiros.

*A tração elétrica para material rodante metroviário* refere-se à propulsão de trens de metrô feita por meio de motores elétricos. O termo tração apresenta o significado de propulsão, locomoção. Já o termo material rodante é utilizado para designar o veículo, isto é, os trens de metrô.

Ainda em relação à tração elétrica para material rodante metroviário, foi apontado pelas Requerentes que os motores para impulsão de veículos (metrôs) desenvolvidos pela Gevisa utilizam-se somente da tecnologia por corrente contínua. Contudo, também foi afirmado pelas Requerentes que esta tecnologia encontra-se em estado de obsolescência, o que, conseqüentemente, vem implicando na não celebração de novos contratos de tração elétrica para material rodante metroviário com este tipo de tecnologia.

Em substituição à tecnologia por corrente contínua, está sendo utilizado nos novos equipamentos de tração elétrica para material rodante metroviário a tecnologia por corrente alternada, que se apresenta como um sistema economicamente mais viável por exigir menores níveis de manutenção. No desenvolvimento e fabricação de seus equipamentos de tração elétrica para material rodante metroviário a Alstom Brasil utiliza-se da tecnologia por corrente alternada.

Assim, tendo em vista a discussão apresentada acima, as Requerentes apontaram que a Gevisa atua no mercado de tração elétrica para material rodante metroviário por corrente contínua e, por outro lado, a Alstom Brasil atua no mercado de tração elétrica para material rodante metroviário por corrente alternada, o que, ainda na visão das Requerentes, não implica em uma sobreposição de atividades. Entretanto, no entendimento desta Secretaria de Acompanhamento Econômico - SEAE, apesar das diferenças nos custos de manutenção, ambos os equipamentos - tração elétrica para material rodante metroviário por corrente contínua e por corrente alternada - podem ser utilizados com a mesma finalidade, qual seja, equipar mecanismos voltados para o transporte de passageiros.

O *serviço de recuperação de trens de passageiros* consiste em um conjunto de ações que visam colocar em condições operacionais trens já usados por um longo período, que vem operando com elevado nível de desgaste ou fora de serviço. Na recuperação dos trens de passageiros são englobadas as atividades de desmontagem, inspeção, limpeza e substituição de peças e equipamentos deteriorados, bem como pintura, montagem, inspeção e teste das peças e equipamentos recuperados, testes estáticos e dinâmicos do trem, acompanhamento e assistência-técnica durante a fase de colocação do trem em operação. No que se refere a esta atividade, é válido ressaltar que tanto a Gevisa quanto a Alstom Brasil atuam na recuperação de trens de passageiros.

Assim, tendo em vista a verificação de sobreposições entre as atividades desenvolvidas pela própria Alstom Brasil e as atividades adquiridas pela Alstom Brasil junto à Gevisa, definem-se como mercados relevantes de produto para a análise das concentrações horizontais a tração elétrica para material rodante metroviário, tanto por corrente contínua quanto por corrente alternada, quanto os serviços de recuperação de trens de passageiros.

### **3.2 - Do Mercado Geográfico**

O processo de aquisição dos equipamentos de tração elétrica para material rodante metroviário por corrente contínua e por corrente alternada dá-se, normalmente, por meio de realização de concorrências internacionais conduzidas pelas empresas demandantes dos referidos equipamentos.

Já no que se refere à recuperação de trens de passageiros, é altamente improvável que empresas localizadas fora do País possam oferecer estes serviços. Tal impossibilidade decorre da necessidade de utilização de instalações industriais próximas das linhas dos clientes e de mão-de-obra especializada no País, que torna inviável qualquer tentativa, por parte de empresas localizadas no exterior, de prover os serviços de recuperação e manutenção de trens de passageiros. Assim, empresas estrangeiras poderiam fornecer estes serviços no Brasil apenas mediante a associação com empresas nacionais.

Por outro lado, as empresas nacionais possuem mobilidade suficiente para prestar os serviços de recuperação e manutenção de trens de passageiros em todo o território nacional. Ainda é válido destacar que, em alguns casos, envolvendo reparos mais simples e recuperações pouco complexas, a viabilidade da solução pode estar ligada à utilização das instalações do próprio cliente como oficina de manutenção, sendo esta a solução encontrada quando a empresa fornecedora dos serviços não dispõe de instalações industriais próprias próximas a este cliente.

Tendo em vista a discussão apresentada acima, define-se o mercado relevante geográfico para os equipamentos de tração elétrica para material rodante metroviário por corrente contínua e por corrente alternada como o mercado mundial, bem como define-se o mercado relevante geográfico para os serviços de recuperação de trens de passageiros como o mercado nacional, ou seja, o território brasileiro.

### **4 - Participações de mercado das Requerentes**

O cálculo das participações de mercado das Requerentes será realizado separadamente para cada um dos mercados relevantes de produto, ou seja, construiremos uma participação de mercado para cada um dos produtos.

#### **4.1 - Participação de mercado das Requerentes no mercado relevante de produto de tração elétrica para material rodante metroviário**

A Tabela I, a seguir, mostra as participações de mercado das Requerentes e demais concorrentes no mercado relevante de produto de tração elétrica para material rodante metroviário por corrente contínua e por corrente alternada. Esclarece-se que foi considerado como mercado geográfico o mercado mundial.

**Tabela I**

#### **Participação de mercado das Requerentes e demais concorrentes no mercado de tração elétrica para material rodante metroviário por corrente contínua e alternada**

Empresa	Participação de mercado antes da operação	Participação de mercado após a operação
<b>Alstom Brasil</b>	<b>18</b>	<b>&lt;19</b>
<b>Gevisa</b>	<b>&lt;1</b>	
Adtranz <sup>1</sup>	15	15
Siemens	10	10

Fonte: Requerentes.

Nota: 1 - Adtranz - Daimler Benz Transportation.

As Requerentes apresentaram dificuldades em apresentar as participações de mercado referente ao mercado relevante de produto de tração elétrica para material rodante metroviário por corrente contínua e por corrente alternada. Entretanto, a partir da Tabela acima e de outras argumentações poderemos obter algumas conclusões acerca da influência da operação em análise sobre os níveis de concorrência no mercado relevante de produto de tração elétrica para material rodante metroviário por corrente contínua e por corrente alternada.

De acordo com os dados apontados na Tabela acima, no mercado relevante de tração elétrica para material rodante metroviário por corrente contínua e por corrente alternada percebe-se que, anteriormente à operação em análise, a Alstom Brasil possuía 18% do mercado mundial dessa atividade produtiva, bem como a Gevisa possuía algo inferior a 1%. Após a operação, a empresa concentrada, ou seja, Alstom Brasil mais Gevisa, passou a deter algo inferior a 19%. Assim, embora a participação de mercado da Alstom Brasil tenha sido incrementada, a nova participação de mercado (Alstom Brasil mais Gevisa) não ultrapassa o critério de 20% estabelecido pelo Guia para Análise Econômica de Atos de Concentração da SEAE, minimizando-se assim a probabilidade de exercício de poder de mercado.

Fazendo-se um raciocínio alternativo, pode-se argumentar que anteriormente à operação em análise a Alstom Brasil já possuía 18% das participações do mercado mundial de tração elétrica para material rodante metroviário, o que implica participação de mercado próxima ao critério de 20% estabelecido pelo Guia da SEAE. Sendo assim, poderíamos chegar à conclusão de que não há nexos causal entre a operação em análise e um possível exercício de poder de mercado por parte da empresa concentrada.

Finalmente, deve-se salientar que a Alstom Brasil está adquirindo o negócio relacionado à tração elétrica para material rodante metroviário por corrente contínua da Gevisa no Brasil, não sendo desta forma uma operação mundial. Assim sendo, a capacidade produtiva adicional que a Alstom Brasil está adquirindo em termos de um mercado mundial pode ser considerada diminuta, fazendo com que a operação em tela não implique na probabilidade de ocorrência do exercício de poder de mercado por parte da empresa concentrada. Ademais, a afirmação de que a operação em análise, no que tange ao mercado de tração elétrica para material rodante metroviário, não implicará na probabilidade de exercício unilateral de poder de mercado pode ser reforçada em decorrência da Gevisa desenvolver este produto através da tecnologia por corrente contínua, o que, como apontado anteriormente, constitui uma tecnologia que está se tornando obsoleta.

#### **4.2 - Participação de mercado das Requerentes no mercado relevante de produto de recuperação de trens de passageiros**

A Tabela II, a seguir, mostra as participações de mercado das Requerentes e demais concorrentes no mercado relevante de produto de serviços de recuperação de trens de passageiros. Esclarece-se que o mercado geográfico é o mercado nacional.

**Tabela II**

#### **Participação de mercado das Requerentes e demais concorrentes no mercado de serviços de recuperação de trens de passageiros**

Empresa	Participação de mercado antes da operação	Participação de mercado após a operação
<b>Alstom</b>	<b>30</b>	<b>37</b>
<b>Gevisa</b>	<b>7</b>	<b>7</b>
Adtranz <sup>1</sup>	18	18
Inepar <sup>2</sup>	25	25
T'Trans <sup>3</sup>	12	12
CCC <sup>4</sup>	4	4
MPE <sup>5</sup>	4	4

Fonte: Requerentes.

Nota: 1 - Adtranz - Daimler Benz Transportation; 2 - Inepar S.A. Ind. e Com.; 3 - T'Trans Sistemas de Transportes S.A.; 4 - CCC - Cia. de Comércio e Construções; 5 - MPE - Montagens e Projetos Especiais S.A.

De acordo com os dados apontados na Tabela acima, no mercado relevante de serviços de recuperação de trens de passageiros percebe-se que, anteriormente à operação, a Alstom Brasil possuía 30% do mercado nacional desta atividade produtiva, bem como a Gevisa possuía 7%. Após a operação, a empresa concentrada, ou seja, Alstom Brasil mais Gevisa, passou a deter 37% do mercado nacional de serviços de recuperação de trens de passageiros. Assim, como a Alstom Brasil, anteriormente à operação em análise, já possuía 30% do mercado de serviços de recuperação de trens de passageiros, podemos dizer que não há nexo causal entre a operação em análise e um possível exercício unilateral de poder de mercado por parte da empresa concentrada. No que diz respeito ao C4, embora este sofra uma ampliação (passou de 85% para 92%), o mesmo já era, anteriormente à operação, superior ao critério de 75% estabelecido pelo Guia para Análise Econômica de Atos de Concentração da SEAE.

No entanto, dada a concentração que ocorreu neste mercado relevante de produto de recuperação de trens de passageiros, esta SEAE entende que é pertinente dar continuidade à análise para que se esclareça completamente que a operação em análise não gera a probabilidade de exercício de poder de mercado por parte da empresa concentrada, bem como por parte das empresas pertencentes ao setor, incluindo entre estas a Alstom Brasil mais a divisão que esta adquiriu junto à Gevisa.

## **5 – Análise do exercício de poder de mercado**

### **5.1 - Importações**

A prestação dos serviços de recuperação de trens de passageiros mediante importações compreenderia a exportação dos carros a serem recuperados para que, posteriormente, os mesmos fossem reimportados. Tal procedimento implicaria em custos adicionais, o que resulta na não viabilidade econômica da obtenção de tais serviços mediante importações.

Em resposta ao Ofício nº 1831 COGSI/SEAE/MF, de 19 de junho de 2001, foi colocado por um cliente das Requerentes a seguinte conclusão acerca da obtenção dos serviços de recuperação de trens de passageiros mediante importações:

“Entendemos que os aspectos relacionados a logística para a realização e fiscalização dos serviços associados ao custo de embalagem, transporte e seguro dos carros inviabilizaria a realização destes serviços fora do País.”

Dessa forma, não se considera as importações como um antídoto ao possível exercício de poder de mercado por parte da empresa concentrada. Assim sendo, prosseguir-se-á com a análise da possibilidade de exercício de poder de mercado.

### **5.2 - Condições de entrada**

O tempo necessário para a entrada em operação de uma empresa que venha a prestar os serviços de recuperação de trens de passageiros, segundo informou um concorrente das Requerentes<sup>1</sup>, é de 8 a 12 meses quando forem adquiridas instalações pré-existentes e de 18 meses quando houver a necessidade de a mesma ser construída. Sendo assim, em ambos os casos, o período é inferior ao prazo estabelecido pelo Guia para Análise Econômica de Atos de Concentração da SEAE, o que permite concluir que a entrada poderá se dar em um prazo razoável.

O mesmo concorrente apontado acima, colocou que o custo para instalar uma empresa que venha a prestar os serviços de recuperação de trens de passageiros seria de 15 a 20 milhões de reais. Dessa forma, tomando-se como base o valor de 20 milhões de reais como o investimento mínimo necessário, isso corresponderia, respectivamente, a 50 e 200% dos valores das vendas da Alstom Brasil e da Gevisa no ano de 1999<sup>2</sup> no mercado de recuperação de trens de passageiros. Assim sendo, parece-nos que o custo fixo médio das empresas do setor não seja muito elevado, o que possibilitaria a entrada de novos concorrentes no mercado de recuperação de trens de passageiros. Para confirmarmos a suficiência da entrada de novos

---

<sup>1</sup> Resposta ao Ofício nº 2084 COGSI/SEAE/MF, de 09 de julho de 2001.

<sup>2</sup> O faturamento da Alstom e Gevisa, no ano de 1999, no mercado de prestação de serviços de recuperação de trens de passageiros foi de, respectivamente, R\$ 40 milhões e R\$ 10 milhões de reais.

concorrentes, entretanto, seria necessário a introdução de elementos adicionais na análise como a avaliação da rentabilidade das firmas do setor.

Finalmente, ainda baseado nas informações fornecidas pelo concorrente das Requerentes, foi colocado que o acesso a mão-de-obra qualificada é uma possível barreira à entrada de novos concorrentes no setor em análise.

Tendo em vista a discussão apresentada acima, particularmente a necessidade de análises adicionais sobre a viabilidade econômica da construção de novas plantas e a dificuldade de acesso à mão-de-obra qualificada, considera-se que a possibilidade de entrada não é uma antídoto ao possível exercício de poder de mercado por parte da empresa concentrada no mercado de recuperação de trens de passageiros. Dessa forma, prosseguir-se-á com a análise da possibilidade de exercício de mercado.

### 5.3 – Efetividade da rivalidade

A efetividade da concorrência entre a empresa concentrada e seus rivais, segundo o Guia para Análise Econômica de Atos de Concentração da SEAE, “pode converter para pouco provável o exercício de poder substancial de mercado ainda que as importações não sejam expressivas e a entrada não seja *fácil* nem suficiente”. Por outro lado, maior será a probabilidade de exercício unilateral de poder de mercado, quando os consumidores não puderem desviar suas demandas para provedores de bens substitutos, tendo isto lugar quando, de acordo com o Guia para Análise Econômica de Atos de Concentração, “as características técnicas dos produtos são bastante rígidas, quando a marca do produto é o principal fator de decisão do consumidor, ou quando as informações sobre as distintas combinações de preço e qualidade disponíveis no mercado são de difícil compreensão.”

Dessa forma, para verificarmos se a efetividade da rivalidade é realmente um antídoto à possibilidade de exercício de poder de mercado por parte da empresa concentrada no mercado de recuperação de trens de passageiros, foram questionados alguns clientes das Requerentes acerca da concorrência no setor, que nos deram as respostas que seguem:

- “Existe competição e rivalidade entre os fornecedores, uma vez que a CPTM tem contratos em andamento de recuperação de trens, com escopo de serviços equivalentes com as seguintes empresas: Inepar, Companhia Comércio e Construções e Adtranz (Bombardier).”<sup>3</sup>;
- “(...) pode-se notar nas conclusões das licitações realizadas na FLUMITRENS, uma grande rivalidade nos preços propostos, notando-se inclusive atualmente uma grande movimentação no mercado (construção em Três Rios da nova fábrica da T’Trans – Trans Sistemas de Transportes S.A.) em que notamos uma busca para uma melhor qualidade de serviços com consequente diminuição de preço e maior competitividade”<sup>4</sup>;
- “(...) existe a rivalidade na medida em que identifica-se no mercado nacional um universo de 8 (oito) empresas com experiência na realização de serviços de recuperação de trens de passageiros.”<sup>5</sup>

<sup>3</sup> Resposta ao Ofício nº 1793 COGSI/SEAE/MF, de 13 de junho de 2001.

<sup>4</sup> Resposta ao Ofício nº 1832 COGSI/SEAE/MF, de 19 de junho de 2001.

<sup>5</sup> Resposta ao Ofício nº 1831 COGSI/SEAE/MF, de 19 de junho de 2001.

Continuando a análise de acordo com este último cliente:

“Este mercado não sofre alteração em relação aos seus 7 (sete) competidores atuais (Bombardier, Alstom, MPE, CCC, T`Trans, Inepar e CAF) tendo em vista que a Gevisa vinha atuando apenas como reparadora de equipamentos elétricos de tração e controle metro-ferroviário.”

Tendo em vista o exposto, percebe-se que, em decorrência da efetiva rivalidade entre as empresas do setor, a operação em análise não gera a probabilidade, por parte da empresa concentrada (Alstom Brasil e Gevisa), de exercício de poder de mercado no mercado de serviços de recuperação de trens de passageiros.

### **Da recomendação**

De acordo com a avaliação apontada neste parecer, a operação em análise não altera significativamente as condições de concorrência no mercado relevante de tração elétrica para material rodante metroviário por corrente contínua e por corrente alternada. Nesse mercado, foi verificado que a Alstom Brasil está adquirindo uma empresa com bases operacionais localizadas apenas no Brasil, enquanto que o mercado relevante geográfico para esse produto é mundial. Sendo assim, a capacidade produtiva adquirida pela Brasil não é suficiente para gerar a probabilidade de exercício de poder de mercado no mercado de tração elétrica para material rodante metroviário por corrente contínua e por corrente alternada.

No que tange ao mercado de serviços de recuperação de trens de passageiros foi verificado que não hánexo causal entre a operação em análise e o exercício de poder de mercado por parte da empresa concentrada. Em decorrência da concentração que ocorreu neste mercado, no entanto, esta SEAE entendeu que seria pertinente dar continuidade à análise. Sendo assim, dando continuidade ao parecer, foi verificado que a efetividade da rivalidade é um antídoto ao possível exercício de poder de mercado por parte da empresa concentrada.

Isto posto, sugere-se a aprovação do Ato sem restrições.

À apreciação superior.

Fernando Antônio Ribeiro Soares  
Assessor - COGSI

Pricilla Maria Santana  
Coordenadora-Geral de Serviços Públicos e Infra-Estrutura

De acordo.

Claudio Monteiro Considera  
Secretário de Acompanhamento Econômico