



**MINISTÉRIO DA FAZENDA**  
**Secretaria de Acompanhamento Econômico**  
**Coordenação-Geral de Serviços Públicos e Infra-estrutura**

Parecer n.º 350-COGSI/SEAE/MF

Brasília, 15 de outubro de 2002.

Referência: Ofício n.º 3497/2001/SDE/GAB, de 15 de agosto de 2001.

**Assunto:** Ato de Concentração n.º  
08012.004911/2001-78

**Requerentes:** *América Latina Logística Intermodal  
Ltda. e Delara Brasil Ltda..*

**Operação:** Arrendamento de ativos da Delara Brasil  
Ltda. pela América Latina Logística Intermodal Ltda..

**Recomendação:** Aprovação sem restrições.

**Versão:** Pública.

---

A Secretaria de Direito Econômico do Ministério da Justiça solicita à SEAE, nos termos do Art. 54 da Lei n.º 8.884/94, parecer técnico referente ao ato de concentração envolvendo as empresas AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA INTERMODAL LTDA. E DELARA BRASIL LTDA..

**“O presente parecer técnico destina-se à instrução de processo constituído na forma da Lei n.º 8.884, de 11 de junho de 1994, em curso perante o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência – SBDC. Não encerra, por isto, conteúdo decisório ou vinculante, mas apenas auxiliar ao julgamento, pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE, dos atos e condutas de que trata a Lei. A divulgação de seu teor atende ao propósito de conferir publicidade aos conceitos e critérios observados em procedimentos da espécie pela Secretaria de Acompanhamento Econômico – SEAE, em benefício da transparência e uniformidade de condutas.”**

## **1. DAS REQUERENTES**

### **1.1. América Latina Logística Intermodal Ltda.**

A América Latina Logística Intermodal Ltda. (ALL Intermodal) é empresa do grupo brasileiro ALL. Sua principal atividade é a prestação de serviços de transporte ferroviário de cargas. O Grupo ALL também tem atuação na Argentina, tendo como principais atividades a prestação de serviços para empresas do setor de telecomunicações e prestação de serviços ferroviários na Malha Sul. No exercício de 2000, o faturamento do grupo no Brasil foi de R\$ 321.776.000,00.

### **1.2. Delara Brasil Ltda.**

A Delara Brasil Ltda. (Delara) é empresa brasileira que atua em todo território nacional, não pertencendo a nenhum grupo econômico. Possui como acionistas os Senhores Wilson Ferro de Lara (90%) e Rosângela Gaspar Lara (10%). Sua principal atividade é a prestação de serviços de transporte rodoviário de cargas. O faturamento da empresa em 2000 foi de cerca de R\$ 163.377.000,00.

## **2. DA OPERAÇÃO**

Conforme o Contrato de Arrendamento de Ativos e Outras Avenças (Contrato), firmado entre as requerentes em 23 de julho de 2001, a presente operação consiste no arrendamento, pelo Grupo ALL, da totalidade de ativos relacionados à prestação de serviços logísticos, pertencentes à Delara. O valor da operação é de aproximadamente R\$ 70 milhões. Desse modo, a Delara deixou de ter atividades independentes, visto que conforme previsto no Contrato, todas as suas atividades passaram a ser executadas pela ALL Intermodal.

Os ativos que foram transferidos para o Grupo ALL são aqueles utilizados na prestação de serviços de transporte rodoviário de cargas, aqueles utilizados na prestação de serviços de distribuição (veículos tratores, carretas, caminhões) e ainda ativos utilizados na prestação de serviços de armazenagem e terminais, transbordo, carga, descarga e gerenciamento (armazéns e empilhadeiras).

## **3. DEFINIÇÃO DO MERCADO RELEVANTE**

### **3.1. Caracterização das atividades**

A fim de melhor definir o mercado relevante da operação em tela, cabe analisar todas as atividades envolvidas na prestação de serviços logísticos. No entanto, convém destacar o conceito de logística.

*“[Logística] é o processo de planejar, implementar e controlar, eficientemente, ao custo correto, o fluxo e a armazenagem de matérias-primas e estoques durante a produção e produtos acabados, bem como as informações*

*relativas a estas atividades, desde o ponto de origem até o de consumo, visando a atender os requisitos do cliente.”<sup>1</sup>*

Para a prestação de serviços logísticos, existe um conjunto de outras atividades associadas, das quais destacam-se as seguintes:

- (i) Serviços de transporte: movimentação de uma unidade de carga de um ponto para outro. São normalmente classificados em função dos diferentes modais nos quais se dá sua prestação (aéreo, marítimo, rodoviário, ferroviário etc.) e das diferenças qualitativas e/ou quantitativas relacionadas ao tipo de carga;
- (ii) Serviços de armazenagem: estocagem de produtos, podendo ser feito tanto em um pequeno depósito quanto em um grande centro de distribuição;
- (iii) Serviços de distribuição: transporte iniciado em um centro de distribuição, seguido de entregas em centro populacional;
- (iv) Serviços de movimentação: manuseio de cargas em armazéns, podendo ser isolado ou associado ao serviço de estocagem, podendo indicar apenas um transbordo entre modais de transporte;
- (v) Serviços de administração de estoques: controle de mercadorias armazenadas, seja em centros de distribuição, seja nos armazéns de clientes.
- (vi) Serviços de terminais: envolvem atividades de transbordo, carga, descarga, gerenciamento etc.;
- (vii) Serviços de planejamento: provimento de soluções de planejamento logístico.

Existem no mercado diversas empresas que prestam serviços logísticos. Contudo, algumas oferecem apenas um tipo de serviço, prestação de serviços de transporte de cargas ou prestação de serviços de armazenagem, por exemplo. Também existem empresas que oferecem serviços logísticos integrais, os chamados operadores logísticos<sup>2</sup>. Muitas vezes os operadores logísticos não possuem ativos para a prestação dos serviços, ou seja, são agentes econômicos que atuam basicamente no provimento de soluções de planejamento logístico viabilizados pela posse de *know how* específico. No entanto, esses agentes podem ser encarados pelos consumidores potenciais como provedores de soluções integradas de logística em razão da possibilidade da subcontratação dos serviços componentes de logística, como transporte (às vezes oferecendo mais de um tipo de modal), armazenagem e distribuição.

Também existem empresas que possuem atividades concentradas apenas na prestação de serviços de transporte de carga<sup>3</sup>. Entretanto, a prestação desse serviço (que seria o serviço principal) pode vir acompanhada pela prestação de serviços complementares ou acessórios, tais como carga, descarga, transbordo e armazenagem. Nos casos de transporte ferroviário de cargas, esses serviços complementares podem até mesmo incluir a prestação de transporte rodoviário até o ponto final de destino da carga transportada (desde que a distância envolvida seja curta).

<sup>1</sup> Trecho extraído da página na Internet [www.guiaolog.com.br/dicionario](http://www.guiaolog.com.br/dicionario).

<sup>2</sup> “Operador logístico é o fornecedor de serviços logísticos, especializado em gerenciar e executar todas ou parte das atividades logísticas nas várias fases da cadeia de abastecimento dos seus clientes e que tenha competência para, no mínimo, prestar simultaneamente serviços nas três atividades básicas de controle de estoques, armazenagem e gestão de transportes. Os demais serviços, que por ventura sejam oferecidos, funcionam como diferenciais de cada operador”. Ver artigo: A indústria de prestadores de serviços logísticos no Brasil – Caracterizando os principais Operadores ([www.cel.coppead.ufrj.br](http://www.cel.coppead.ufrj.br))

<sup>3</sup> Que podem ser realizadas através dos modais ferroviário, rodoviário, aéreo ou marítimo.

### 3.2. Dimensão Produto

As Requerentes são empresas prestadoras de serviços logísticos, com suas atividades concentradas na prestação de serviços de transporte de carga, a ALL Intermodal no modal ferroviário e a Delara, modal rodoviário. As atividades de ambas estão melhor descritas a seguir:

#### ALL Intermodal

- (i) Serviços de transporte ferroviário: na malha sul e parte sul da malha ferroviária do Estado de São Paulo;
- (ii) Serviços de transporte rodoviário: complementar ao serviço de transporte ferroviário, onde realiza subcontratações de frete rodoviário de terceiros a fim de viabilizar determinados fluxos ferroviários.
- (iii) Operação de terminais de transbordo: complementar ao serviço de transporte ferroviário, a fim de melhor gerir os fluxos rodo-ferroviário e fluxos ferroviários internacionais.

#### Delara

- (i) Serviços de transporte rodoviário;
- (ii) Serviços de distribuição;
- (iii) Serviços de armazenagem e terminais: complementar aos serviços de transporte rodoviário e de distribuição a fim de viabilizar determinados fluxos.

Em função das atividades exercidas pelas requerentes, conclui-se que os mercados afetados pela operação são: (i) transporte de cargas (modais rodoviários e ferroviários), (ii) serviços de distribuição; (iii) serviços de armazenagem; (iv) serviços de terminais. A Tabela 1 resume as relações – horizontais, verticais e/ou complementares – geradas ou reforçadas pela operação.

TABELA 1 – RELAÇÕES HORIZONTAIS, VERTICAIS E COMPLEMENTARES		
Produto/Serviço	ALL Intermodal	Delara
Transporte de cargas – modal ferroviário	x	
Transporte de cargas – modal rodoviário	x	x
Serviços de distribuição		x
Serviços de armazenagem		x
Serviços de terminais		x

O símbolo → indica relação vertical ou complementar

### 3.3 Dimensão Geográfica

A ALL Intermodal presta serviços de transporte ferroviário na Malha Sul, que compreende os trechos SR5 e SR6 (passando pelos estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul) e na parte Sul da malha ferroviária do Estado de São Paulo. Portanto, atua nas regiões Sul e Sudeste do Brasil. A Delara atua em todo território nacional. Desse modo, para efeito desse parecer, define-se a dimensão geográfica afetada pela operação no âmbito das regiões Sul e Sudeste do Brasil.

#### 4. POSSIBILIDADE DE EXERCÍCIO DO PODER DE MERCADO

Conforme já mencionado, a ALL Intermodal presta apenas serviços de transporte ferroviário e, de forma complementar, através de subcontratações, serviços de transporte rodoviário e de operação de terminais de transbordo<sup>4</sup>, onde as requerentes salientam que a complementaridade dos serviços prestados é necessária para a viabilização de determinados fluxos ferroviários (“ponta rodoviária”) e que o Grupo ALL não oferecia, direta e isoladamente, serviços de transporte rodoviário ou de operação de terminais de transbordo a seus clientes, ou seja, esses serviços não faziam parte do *core business* do grupo. As requerentes acrescentaram ainda que, mesmo após a concretização da operação, o Grupo ALL continuou realizando subcontratações de serviços complementares.

##### 4.2. Relações Horizontais

Diante de fatores como o preço, o tipo de carga ou a agilidade de entrega, o consumidor tem preferência para um determinado tipo de transporte (modal), neste caso específico, no modal rodoviário ou ferroviário. Tal fato demonstra que esses modais são potenciais concorrentes no mercado de prestação de serviços logísticos de transporte de cargas. Em outras oportunidades<sup>5</sup>, esta Secretaria identificou basicamente duas categorias de cargas: cativas de ferrovias e não-cativas de ferrovias.

Grosso modo, a primeira categoria engloba cargas de alta densidade e/ou baixo valor unitário. Para essas cargas, que por suas características somente são transportadas por ferrovias, a operação não resulta em sobreposição horizontal. De fato, o serviço de transporte ferroviário de cargas, até meados da década passada, era ofertado pela Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), criada em 1957 com a reunião das diversas ferrovias que operavam no Brasil. Contudo, a RFFSA foi incluída no Programa Nacional de Desestatização e teve a sua grade operacional dividida em malhas, cada qual delas sendo ofertada em licitação sob a modalidade de leilão. Assim, o Grupo ALL recebeu a concessão para a exploração da malha ferroviária Sul, sendo, portanto, a única empresa que explora e desenvolve o serviço de transporte ferroviário de cargas na referida malha. Desse modo, a operação não é capaz de afetar significativamente o transporte ferroviário de cargas, uma vez que o Grupo ALL explora a Malha Sul em caráter monopolista<sup>6</sup>.

A segunda categoria engloba cargas cujo transporte se mostra viável tanto pelo modal ferroviário quanto pelo modal rodoviário<sup>7</sup>. Para essas cargas a operação também não traz impactos significativos. No mercado geográfico relevante, existe um sistema rodoviário bastante desenvolvido, com um número considerado de rodovias, o que propicia um mercado em potencial tanto para as empresas já instaladas quanto para as possíveis entrantes. Soma-se a isso o fato de que não existem barreiras significativas à entrada de novos agentes.

<sup>4</sup> Ver respostas ao ofícios n.º 997/COGSI/SEAE/MF e 2333/COGSI/SEAE/MF de 05 de abril e 02 de agosto de 2002, respectivamente.

<sup>5</sup> Ver Parecer n.º 279 COGSI/SEAE/MF de 20/08/02.

<sup>6</sup> Na verdade, os serviços de transporte ferroviário são geralmente considerados monopólios naturais. Mais detalhes ver Parecer n.º 279 COGSI/SEAE/MF de 20/08/02.

<sup>7</sup> É importante registrar que, no Brasil, o frete do transporte rodoviário de cargas tem se reduzido em termos reais nos últimos tempos, já que há excesso de oferta e esta é bastante pulverizada. Assim, no Brasil, o modal rodoviário rivaliza com o modal ferroviário no transporte de certos tipos de cargas que, em outros países, são transportados apenas por ferrovias.

Além disso, a atuação do Grupo ALL no transporte rodoviário de cargas é marginal, existindo diversas outras alternativas para contratação dos serviços. A título de ilustração, concorrem com a Delara no transporte rodoviário de cargas milhares de transportadores autônomos e empresas como Grupo Júlio Simões, Expresso Mercúrio S/A e Sada Transporte e Armazéns Ltda., que em média obtiveram R\$ 243 milhões de faturamento no último exercício<sup>8</sup>.

### **4.3. Relações Verticais e Complementares**

Percebe-se que, à luz do exposto na seção 3.1, a operação gerou e/ou reforçou algumas relações de caráter vertical e complementar entre algumas atividades das Requerentes (ver Tabela 1). No entanto, não se vislumbram efeitos anticompetitivos relevantes, uma vez que a operação não afetou significativamente o transporte de cargas pelos modais ferroviário e rodoviário (ver seção 4.2).

Além disso, para os serviços de distribuição, armazenagem e terminais existem alternativas aos serviços prestados pela Delara. Aliás, o setor de logística tem experimentado diversas modificações e incremento na concorrência nos últimos anos. As empresas que atuam nesta área têm se tornado mais competitivas, procurando oferecer pacotes de serviço, englobando diversas outras atividades (desde as funções de estocagem e gerenciamento do estoque até a possibilidade de se optar por mais de um tipo de modal)<sup>9</sup>.

---

<sup>8</sup> Aliás, ao serem consultadas por esta Secretaria, essas empresas informaram que a operação não afetou negativamente suas participações de mercado, corroborando a idéia de que o impacto da operação é pouco significativo.

<sup>9</sup> Mais detalhes ver Artigo: Logística Total (disponível no site [www.guiadelogistica.com.br](http://www.guiadelogistica.com.br)).

## **5. RECOMENDAÇÃO**

Diante do exposto, sugere-se a aprovação sem restrições do ato de concentração, pois este não gera condições que permitam o exercício – unilateral ou coordenado – do poder de mercado.

À consideração superior.

**SYMONE OLIVEIRA LIMA**  
Assistente Técnica

**MAURICIO CANÊDO PINHEIRO**  
Coordenador-Geral de Serviços Públicos e Infra-estrutura

De acordo.

**CRISTIANE ALKMIN JUNQUEIRA SCHMIDT**  
Secretária-Adjunta

**CLAUDIO MONTEIRO CONSIDERA**  
Secretário de Acompanhamento Econômico