



**MINISTÉRIO DA FAZENDA**  
Secretaria de Acompanhamento Econômico

Parecer nº: 397 /COGSE/SEAE/MF

Brasília, 22 de novembro de 2002.

**Referência:** Ofício nº 1.367 GAB/SDE/MJ, 27 de março de 2002.

**Assunto:** Ato de Concentração nº 08012001892/2002-17

**Requerentes:** Superpesa Cia de Transportes Especiais e Intermodais e France Euro Tramp S.A.

**Operação:** Constituição de uma *joint venture*, que atuará no setor de transportes marítimos de cargas especiais.

**Recomendação:** Aprovação sem restrições.

**Versão:** Pública

---

“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.”

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 entre as empresas: Superpesa Cia de Transportes Especiais e Intermodais e France Euro Tramp S.A..

## **1. DAS REQUERENTES**

### **1.1. Superpesa Cia de Transportes Especiais e Intermodais**

1. A Superpesa Cia de Transportes Especiais e Intermodais<sup>1</sup>, doravante denominada “Superpesa”, é uma sociedade brasileira que atua no segmento de transportes marítimos e terrestres de diversos grupos de bens e mercadorias, assim como na movimentação e içamento de cargas em guindastes, barcas, e outros equipamentos especiais.

2. O Grupo Superpesa é formado pelas empresas Superpesa Cia de Transportes Especiais e Intermodais e Superpesa Industrial Ltda.. A empresa Superpesa Industrial Ltda. executa serviços na área de caldearia pesada (fabricação de estruturas metálicas), usinagem de precisão e equipamentos industriais. A Superpesa Cia de Transportes Especiais e Intermodais detêm 73,62% do capital da Superpesa Industrial Ltda..

3. Nos últimos três anos, a Superpesa não participou de nenhuma operação, seja ela, aquisição, fusão, associação, incorporação ou *joint venture* no Brasil ou em outros países do Mercosul.

4. O faturamento da empresa Superpesa no ano de 2001 foi de R\$ 50,036 milhões, proveniente de atividades no Brasil e nos demais países do Mercosul. Já a Superpesa Industrial Ltda., faturou, no mesmo ano, R\$ 3,109 milhões decorrentes de atividades no Brasil e nos demais países do Mercosul.

---

<sup>1</sup> com sede na Av. Brasil, n.º 43201, na cidade do Rio de Janeiro, Brasil.

## 1.2. France Euro Tramp S.A.

5. A France Euro Tramp S.A.<sup>2</sup>, doravante denominada “FRET”, é uma sociedade francesa que tem como atividade principal o transporte marítimo de cargas pesadas, cargas de projeto (infra-estrutura) e unitizadas (que podem ser contadas).

6. A FRET é uma subsidiária integral do Grupo Louis Dreyfus Armateurs doravante denominado “Grupo LDA”, uma das maiores companhias de navegação do mundo especializada no transporte mundial de cargas pesadas. No Brasil, o Grupo LDA atua no setor naval exclusivamente por meio da subsidiária FRET.

7. As empresas com atuação no Brasil e no Mercosul que compõe a FRET estão relacionadas no Quadro I abaixo<sup>3</sup>:

Quadro I

Shipinvest Participações Ltda.
Flumar Transportes Fluviais e Marítimos S.A.
Flumar Transporte de Químicos e Gases Ltda.
Transchem Agência Marítima Ltda.
Transchem Agência Marítima Ltda.

Fonte: Requerentes

8. Ressalte-se que a constituição da Flumar Transporte de Químicos e Gases Ltda., ocorreu por meio de uma *joint venture* realizada entre o Grupo LDA e o Grupo Odfjell, sendo esta a única operação do tipo aquisição, fusão ou associação, realizada pelo Grupo LDA no Brasil e nos demais países do Mercosul nos últimos três anos.<sup>4</sup>

<sup>2</sup> Com sede na 87 Avenue de la Grande Armée, 75782, em Paris, França.

<sup>3</sup> Relação das empresas apresentadas no Anexo 1 da Resolução 15, item I.8.

<sup>4</sup> Conforme informações das requerentes no item I.10 do Anexo 1 da Resolução 15.

9. O faturamento do Grupo LDA, assim como o faturamento da FRET e suas empresas componentes com atuação no Brasil e no Mercosul estão apresentados no Quadro abaixo:

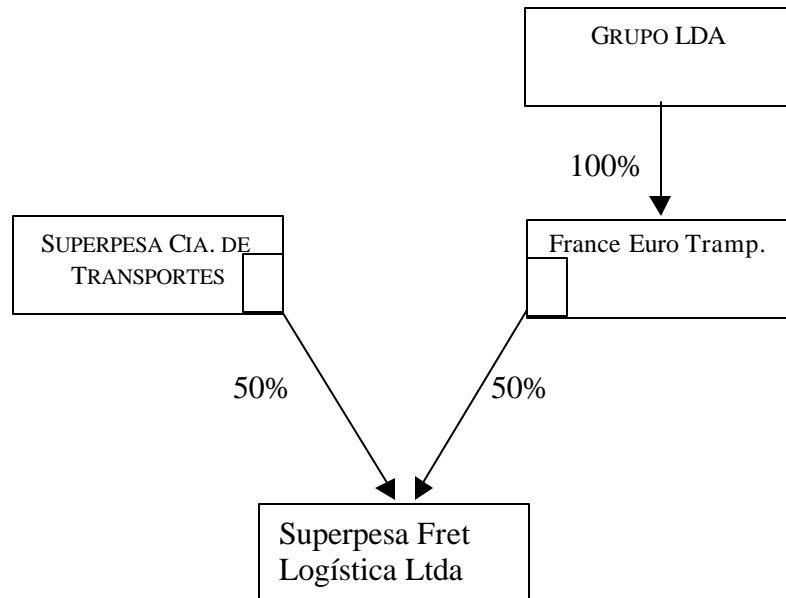
Quadro II

<u>Empresa</u>	<u>Brasil / Mercosul</u>	<u>Mundo</u>
LDA	-	US\$ 258.000.000,00
FRET	-	US\$ 11.859.437,00
Shipinvest Participações Ltda. (empresa de investimento / controladora)	-	-
Flumar Transportes Fluviais e Marítimos S.A.	R\$ 8.125.795,19	-
Flumar Transportes de Químicos e Gases Ltda.	R\$ 70.847.639,75	-
Transchem Agência Marítima Ltda. (Santos)	R\$ 8.926.260,22	-
Transchem Agência Marítima Ltda. (Salvador)	R\$ 525.857,09	-

## 2. DA OPERAÇÃO

10. A operação consiste na formação de uma *joint venture* mediante a constituição de uma sociedade a ser denominada Superpesa Fret Logística Ltda. (“SFL”), ou qualquer outra denominação acordada entre as requerentes. A nova empresa a ser constituída atuará no transporte marítimo de cargas especiais, cargas de projeto e unitizadas, tanto em mar aberto como em navegação costeira e interna, além de prestar serviços de suporte marítimos e portuários e qualquer outra atividade relacionada ou acessória que permita o melhor desenvolvimento do seu objeto social.

11. O organograma abaixo representa a formação da *joint venture*:



12. O ato foi formalizado inicialmente com o documento “Memorandum of Agreement”, celebrado entre Superpesa e FRET para regular as condições de formação de uma *joint venture*. A criação da nova sociedade terá como objetivo as atividades de exploração do transporte marítimo de cargas e projetos e unitizadas em navegação de longo curso<sup>5</sup>, cabotagem<sup>6</sup>, interior<sup>7</sup> e apoios marítimos<sup>8</sup> e portuários<sup>9</sup>, podendo, ainda, participar do capital social de outras sociedades, na qualidade de sócia, acionista ou sócia quotista.

<sup>5</sup> navegação de longo curso: a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros, Lei n° 9432/97, Art. 2º XI;

<sup>6</sup> navegação de cabotagem: a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores, Lei n° 9432/97, Art. 2º IX;

<sup>7</sup> navegação interior: a realizada em hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional, Lei n° 9432/97, Art. 2º X;

<sup>8</sup> navegação de apoio marítimo: a realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos, Lei n° 9432/97, Art. 2º VIII;

<sup>9</sup> navegação de apoio portuário: a realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários, para atendimento a embarcações e instalações portuárias, Lei n° 9432/97, Art. 2º VII;

13. Os ativos envolvidos na operação são as embarcações “MS Star of América” de propriedade da Superpesa que será aportado na nova sociedade oriunda da *joint venture* e Fret Slogne ou Fret Languedoc de propriedade da FRET, que serão afretados para a SFL.

14. O valor da operação, que comporá o capital social inicial da SFL, será de R\$ 6.916.650,00 dividido em 6.916.650 de quotas com direito a voto, sendo 5.520.001 quotas da Classe A e 1.396.649 da Classe B. Tanto as quotas de Classe A quanto as Quotas de classe B terão direito a voto e gozarão das mesmas vantagens, com a diferença que as quotas da Classe A terão prioridade no reembolso do capital.

15. O presente ato de concentração foi apresentado à Secretaria de Direito Econômico do Ministério da Justiça em 27/03/2002, sendo que, a submissão do presente ato aos integrantes do Sistema Brasileiro de Defesa de Concorrência ocorreu, segundo as requerentes, em virtude do disposto no parágrafo 3º do art.54 da Lei 8884/94, tendo em vista o faturamento do Grupo LDA, envolvido na operação, ter sido superior a R\$ 400 milhões no exercício financeiro de 2000.

### **3. MERCADO RELEVANTE**

#### **3.1. Mercado Relevante Produto**

16. As empresas Superpesa e FRET, assim como seus respectivos grupos controadores, atuam, principalmente, no transporte marítimo de cargas.

17. A Superpesa é uma empresa brasileira de navegação<sup>10</sup> especializada em transporte de cargas superpesadas, operando com guindastes e equipamentos para a movimentação vertical e horizontal de cargas, com balsas oceânicas e balsas guindastes *off shore* (equipamentos para exploração e produção de petróleo em alto mar). A empresa presta serviços *off shore* de transportes, incluindo a instalação e manutenção de plataformas e módulos e lançamento de dutos submarinos. Além disso, a Superpesa realiza operações de embarque e desembarque,

---

<sup>10</sup> empresa brasileira de navegação: pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, com sede no País, que tenha por objeto o transporte aquaviário, autorizada a operar pelo órgão competente, Lei nº 9432/97, Art. 2º V;

planejamento, assessoramento, movimentação e montagem de guindastes, e oferece serviços de transporte em duas modalidades: rodoviário e marítimo.

18. Na modalidade transporte marítimo, o Grupo Superpesa desenvolve suas atividades na navegação em cabotagem, envolvendo o serviço de navegação marítima entre portos brasileiros, por meio da empresa Superpesa Cia de Transportes Especiais e Intermodais. A empresa presta serviços de transporte marítimo de carga superdimensionadas com navio próprio, contando também com balsas oceânicas e balsas guindaste off-shore. A Superpesa possui apenas um navio de sua propriedade, denominado MV Star of Americam, sendo os demais navios utilizados contratados pelo sistema de afretamento<sup>11, 12</sup>

19. O Grupo LDA atua no transporte marítimo de cargas em longo curso por meio da FRET, empresa pertencente à divisão marítima do grupo. A empresa não possui rotas regulares de atuação, pois os portos de carregamento são definidos conforme a disponibilidade de cargas. Todavia, os portos de carregamento mais frequentes da FRET são os portos da Europa, em geral, com destino a portos do Extremo Oriente, América do Sul e América do Norte.

20. No Brasil, a FRET atua no mercado de transporte marítimo por meio das empresas Flumar Transportes Fluviais e Marítimos S.A. e Flumar Transportes de Químicos e Gases. Ambas as empresas são companhias de navegação subsidiárias da FRET que operam no transporte de produtos químicos, petroquímicos e gases liquefeitos pela costa brasileira, navegando apenas com embarcações afretadas.<sup>13</sup>

---

<sup>11</sup> Segundo o disposto no Art. 2º da Lei nº 9432/97, são estabelecidas as seguintes definições para tipos de afretamentos: I - afretamento a casco nu: contrato em virtude do qual o afretador tem a posse, o uso e o controle da embarcação, por tempo determinado, incluindo o direito de designar o comandante e a tripulação; II - afretamento por tempo: contrato em virtude do qual o afretador recebe a embarcação armada e tripulada, ou parte dela, para operá-la por tempo determinado; III - afretamento por viagem: contrato em virtude do qual o fretador se obriga a colocar o todo ou parte de uma embarcação, com tripulação, à disposição do afretador para efetuar transporte em uma ou mais viagens;

<sup>12</sup> Conforme informado pelas requerentes em resposta ao ofício nº 3103/COGSE/SEAE/MF

21. O mercado de transporte de carga por via marítima é basicamente composto por dois segmentos: granéis e carga geral. O segmento de granéis líquidos e sólidos, é um segmento que apresenta grande competição entre os transportadores. É comum a prescrição de cargas como petróleo, grãos, etc, para navios de bandeira nacional. Em volume transportado são a carga predominante, representando 74% do total transportado. Já o transporte de carga geral, principal mercado mundial de marinha mercante, dominado pelo transporte de contêineres, responde por 2/3 do valor do transporte mundial de cargas, sendo que a atuação global é quase um imperativo neste segmento.<sup>14</sup>

22. Considerando as atividades dos Grupos Superpesa e LDA no Brasil, sendo estas no mercado de transporte marítimo, podemos dizer que os grupos atuam em segmentos distintos quanto ao tipo de produtos transportados. O Grupo Superpesa atua no transporte marítimo de cargas superdimensionadas, como, por exemplo, equipamentos de montagem de parques industriais, turbinas termo e hidroelétricas, transformadores e geradores. Já o Grupo LDA opera no transporte de produtos químicos, petroquímicos e gases liquefeitos. Sendo assim, o Grupo Superpesa concentra suas atividades no segmento de cargas em geral, enquanto o Grupo LDA no segmento de granéis líquidos.

23. As atividades do Grupo Superpesa e do Grupo LDA no Brasil encontram-se listadas no Quadro à seguir:

---

<sup>13</sup> Conforme informado pelas requerentes em resposta ao ofício nº 3103/COGSE/SEAE/MF

<sup>14</sup> Informações obtidas em consulta ao “Estudo da Competitividade de Cadeias Integradas no Brasil, impactos das zonas de livre comércio”, Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia, Núcleo de Economia Industrial e da Tecnologia (UNICAMP-IE-NEIT).



Quadro III**Produtos /Serviços ofertados pelos Grupos Superpesa e LDA no Brasil**

<b>Produtos/Serviços</b>	<b>Grupo Superpesa</b>	<b>Grupo LDA</b>
Transporte rodoviário de cargas pesadas	X	
Transporte marítimo de granéis líquidos		X
Transporte marítimo de carga geral em cabotagem	X	
Transporte em balsas de apoio marítimo	X	
Aluguel de equipamentos para a movimentação e içamento de cargas	X	
Serviços off-shore de transportes instalações e manutenção de plataformas e módulos	X	
Lançamento de dutos submarinos	X	
Agenciamento marítimo e operação portuária		X
Serviços de caldearia pesada e usinagem de precisão e equipamentos industriais	X	

Fonte: as requerentes / Elaboração: SEAE

24. Conforme informado pelas requerentes em resposta ao Ofício nº 3103/COGSE/SEAE/MF, os navios utilizados pelas subsidiárias da France Euro Tramp para o transporte de produtos químicos, petroquímicos e gases liquêfeitos possuem tanques específicos para o transporte dessas substâncias, não podendo ser utilizados para o transporte marítimo de cargas superdimensionadas em geral. Por sua vez, o transporte de cargas superdimensionadas em geral deve ser realizado por meio de navios que possuam porões, para que seja possível o acondicionamento das cargas.

25. Outro indicativo da distinção entre o transporte marítimo de granéis sólidos e líquidos e o transporte marítimo de carga geral é a eventual possibilidade de substituição do transporte marítimo de carga geral pelo transporte rodoviário, o que não ocorre com o transporte marítimo de granéis. O transporte de granéis por navios não sofre concorrência direta do modal rodoviário, pois envolve cargas de grande volume operadas em terminais portuários especializados, normalmente conectados a redes ferroviárias ou dutoviárias, havendo, muitas vezes, a integração física entre o porto e a indústria. As empresas proprietárias das cargas, de um modo geral, dominam toda a cadeia logística de produção e de distribuição, o que explica o dinamismo desse segmento. O mesmo não ocorre com o segmento de carga geral, que compreende basicamente produtos industriais. As plantas produtivas estão localizadas de maneira dispersa pelo país, e a movimentação dos produtos é geralmente realizada em terminais portuários<sup>15</sup>.

26. Assim, de acordo com as áreas de atuação dos Grupos Superpesa e LDA mostradas no Quadro III, verifica-se que, dada as distinções entre os tipos de produtos transportados pelas requerentes, associada às diferentes características dos transportes utilizados, conclui-se não haver sobreposição de atividades entre os grupos no mercado brasileiro de transporte marítimo. Podemos dizer que os grupo envolvidos atuam, no Brasil, nos mercados de transporte marítimo de carga geral e transporte marítimo de granéis líquidos, respectivamente.

### **3.2 Mercado Relevante Geográfico**

27. Para a definição do mercado geográfico para serviços de transporte, busca-se determinar as rotas de atuação das empresas ofertantes, assim como as rotas alternativas viáveis do ponto de vista dos clientes.

---

<sup>15</sup> Fonte: informativo do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), “Informe Infra -

28. No entanto, considera-se desnecessário aprofundar a análise a ponto de averiguar cada rota de atuação dos grupos envolvidos, ou mesmo definir o conjunto de rotas alternativas a elas, haja vista que, conforme o entendimento desta SEAE, os referidos grupos atuam em mercados distintos.

#### 4. CONSIDERAÇÕES SOBRE A OPERAÇÃO

29. Por meio da presente análise, constatamos que as empresas supracitadas e seus respectivos grupos controladores atuam, no Brasil, nos transportes marítimos de graneis líquidos e carga geral.

30. No mercado de transporte marítimo de carga geral a empresa Superpesa não apresenta uma participação significativa, sendo que as principais empresas com atuação no referido mercado são: Aliança Navegação e Logística, Companhia de Navegação Norsul, H. Dantas e Global Transporte Oceânico S.A.. O quadro abaixo indica a capacidade em tonelagem das empresas supracitadas no transporte marítimo de cargas.

##### Quadro IV

##### **Capacidade das empresas no transporte marítimo de cargas no Brasil**

Companhias de Navegação	Capacidade em tonelagem
Aliança Navegação e Logística	414,561mt
Companhia de Navegação Norsul	372,877mt
H. Dantas	253,603mt
Global Transporte Oceânico S.A..	96,583mt
Superpesa	14,00mt <sup>16</sup>

Fonte: Sindicato Nacional das Empresas de Navegação (Syndarma). Elaboração: SEAE

31. Quanto ao mercado brasileiro de transporte marítimo de graneis líquidos em cabotagem, no qual atua a empresa Flumar Transporte de Químicos e Gases, a participação do Grupo LDA seria de 60%, segundo informações da sua concorrente Global Transporte Oceânico S.A..

32. A companhia de transporte marítimo Global Transporte Oceânico S.A., em resposta ao Ofício nº 3321/COGSE/SEAE/MF, indagou quanto a possibilidade da *joint venture* objeto da operação estar “acobertando” o ingresso de uma empresa estrangeira ao mercado habitual, em detrimento às demais empresa brasileiras de navegação legalmente constituídas e que atualmente estariam passando por dificuldades financeiras.

33. Segundo informações do Syndarma (Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima)<sup>17</sup>, existem no país muitas empresas de navegação que operam no Brasil com capital estrangeiro, uma vez que é permitido pela Constituição e pela própria legislação do setor, desde que sejam empresas brasileiras as proprietárias dos navios ou as responsáveis pelo afretamento.

34. A Emenda Constitucional nº 7, de 15/8/95, altera o art. 178 da Constituição Federal, permitindo, sob condições a serem estabelecidas em lei, o transporte de mercadorias, na cabotagem e na navegação interior, por embarcações estrangeiras. Desse modo, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, dispõe em seu artigo 7º que embarcações estrangeiras somente poderão participar do transporte de mercadoria na navegação de cabotagem e da navegação interior de percurso nacional, bem como da navegação de apoio portuário e da navegação de apoio marítimo, quando afretadas por empresas brasileiras de navegação.

35. Entretanto, ressalte-se que certos aspectos da operação dizem respeito a outras esferas que não a da concorrência, como, por exemplo, os requisitos impostos pela Lei nº 9.432 e a regularidade da *joint venture* frente à legislação. Esta SEAE não julga conveniente manifestar-se em matérias alheias ao mandato a ela concedido pela Lei 8.884 e exime-se de se pronunciar sobre tais questões.

---

<sup>16</sup> Segundo informações prestadas pelas requerentes em resposta ao Ofício 1834/COGSE/SEAE/MF.

36. Assim, do ponto de vista concorrência, conforme pode-se depreender de todas as informações mencionadas anteriormente, os Grupos Superpesa e LDA prestavam serviços distintos no mercado brasileiro de transporte marítimo.

---

<sup>17</sup> Informações obtidas no site [www.syndarma.org.br](http://www.syndarma.org.br)

## 5. RECOMENDAÇÃO

37. Ante o exposto, conclui-se que as Requerentes, assim como os seus grupos, não participavam, antes do ato, do mesmo mercado .

38. Portanto, a análise não evidencia prejuízo ou mudança na estrutura da concorrência, recomendamos, portanto, a aprovação do ato sem restrições.

À consideração superior.

RODRIGO AFFONSO DOS SANTOS

Assistente Técnico

MARCELO DE MATOS RAMOS

Coordenador - Geral de Comércio e Serviços

De acordo.

CLÁUDIO MONTEIRO CONSIDERA

Secretário de Acompanhamento Econômico