



MINISTÉRIO DA FAZENDA
Secretaria de Acompanhamento Econômico

Parecer Técnico n.º 06089/2003/DF

COGSI/SEAE/MF

22 de agosto de 2003

Referência: Ofício n.º 3417/2003/SDE/GAB de 8 de julho de 2003.

Assunto: ATO DE CONCENTRAÇÃO n.º
08012.004939/2003-77

Requerentes: ALL- América Latina Logística
S/A e Latin Freight Company..

Operação: Trata-se de aumento do capital
social da América Latina Logística S/A, a ser
subscrito e integralizado por Latin Freight
Company.

Recomendação: Aprovação sem restrições.

Versão Pública

Procedimento Sumário

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 ALL- América Latina Logística S/A e Latin Freight Company..

O presente parecer técnico destina-se à instrução de processo constituído na forma a 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.

I – Requerentes

a) América Latina Logística S/A – ALL

1. A América Latina Logística S/A (“ALL holding”) é uma holding sem atividades operacionais, pertencente ao grupo ALL.
2. A ALL oferece os seguintes serviços: (i) transporte ferroviário de cargas na Malha Sul (PR, SC e RS, via concessão), na parte sul do Estado de São Paulo e em um trecho específico no Estado do Paraná (Cascavel a Guarapava); (ii) transporte intermodal de cargas e atividades relacionadas a serviços de transporte rodoviário de cargas; (iii) serviços de armazenagem; (iv) transporte ferroviário de cargas e atividades correlatas na Argentina; (v) serviços de comunicação de dados via rede de fibras óticas; (vi) oferta de direitos de passagem de fibras óticas ao longo das faixas de domínio ferroviárias; (vii) desenvolvimento e exploração de operações de logística de cargas, mediante a utilização dos diversos modais de transporte, terminais e instalações rodoviárias, ferroviárias e portuárias, bem como de complexos e terminais intermodais.
3. O faturamento da ALL no último exercício foi de R\$ 747.398.000,00 no Brasil e R\$ 869.379.000,00 no mundo (incluindo Brasil).

b) Latin Freight Company

4. A Latin Freight Company (“LFC”) é uma sociedade de participações sem atividades operacionais pertencente ao grupo Pactual Electra, originário das Ilhas Cayman.
5. O grupo oferta produtos/serviços no Brasil através da Pactual Electra International, LP (“PEI”), que controla a LFC. Além da LFC, a PEI detém participação nas seguintes empresas brasileiras: (i) Genexis do Brasil Ltda., desenvolvimento de tecnologias relacionadas ao setor de saúde; (ii) RTR Serviços Ltda., desenvolvimento de tecnologias relacionadas a intermediações financeiras para empresas; (iii) Supervia Concessionária de Transporte Ferroviário S.A., concessionária para o transporte ferroviário de passageiros na região metropolitana do Rio de Janeiro; (iv) Check Forte Processamento de Dados S/C Ltda., desenvolvimento de soluções de automação para pontos de venda e serviços de autorização de cheques; (v) Credit One Participações Ltda., empresa de cobrança de créditos; (vi) Virtual Gate S.A., empresa possuidora de tecnologia para a contagem e análise de tráfego de pessoas em supermercados e comércio varejista.
6. A PEI obteve faturamento de R\$ 145.360.000,00 no último exercício, datado de 31 de dezembro de 2002.

II – Descrição da Operação

7. Através da assinatura do Instrumento Particular de Contrato de Subscrição de Ações em 13 de junho de 2003, entre ALL e LFC, esta última comprometeu-se a aumentar o capital da primeira, subscrevendo e integralizando o montante de US\$ 20 milhões em ações ordinárias e preferenciais.

8. Após esta integralização, a LFC terá uma participação de 8,23% na composição acionária da ALL, conforme mostra a tabela abaixo.

Tabela 1 – Composição acionária da ALL antes e após a operação						
Acionistas	Ord. (%)		Pref. (%)		Total (%)	
	Antes	Dep.	Antes	Dep.	Antes	Dep.
Railtex Global Investments, LLC	8,53	7,83	3,72	3,42	5,53	5,08
Emerging Markets Capital Investments LLC	15,34	14,04	22,42	20,58	19,76	18,14
Gruçai Participações S.A.	8,86	8,14	2,52	2,32	4,91	4,51
Ralph Partners I, LLC	13,81	12,68	19,91	18,28	17,62	16,17
Judori Administração, Empreendimentos e Participações S.A.	16,96	15,56	9,10	8,35	12,05	11,06
Brasil Private Equity Fundo Mútuo de Investimento em Ações – Carteira Livre	10,83	9,94	10,99	10,09	10,93	10,03
Delara Brasil Ltda.	10,91	10,02	10,89	9,99	10,89	10,00
Unicorp Bank & Trust	-----	-----	8,45	7,76	5,27	4,84
LFC	-----	8,23	-----	8,23	-----	8,23

Fonte: Requerentes. Elaboração: SEAE.

III – Setores de atividades das empresas envolvidas

9. Apesar da PEI atuar em diversas áreas da economia, o objetivo do ato de concentração em tela é o aumento do capital social da ALL, concessionária das ferrovias pertencentes à Malha Sul.

10. As ferrovias brasileiras começaram a ser construídas no século XIX, sendo que de 1889 a 1940, o modal ferroviário ocupou papel relevante no transporte de cargas. Todavia, ele entrou em crise a partir da década de 40 por causa da forte competição instituída pelo modal rodoviário, pela falta de investimentos nas ferrovias entre outros fatores, levando ao declínio do setor.

11. Tal panorama culminou na estatização do setor, ocorrida em 1957 com a criação da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima – RFFSA, controlando todas as rodovias federais. As ferrovias de São Paulo eram administradas pela FEPASA S.A. – Ferrovias Paulistas S.A. As duas ferrovias restantes, a Estrada de Ferro Vitória a Minas e a Estrada de Ferro Carajás eram administradas pela Companhia Vale do Rio Doce – CVRD.

12. Durante a década de 90, com a redefinição do papel do Estado na economia levada a cabo pelo Programa Nacional de Desestatização - PND, ocorreu a desestatização das ferrovias dividindo a RFFSA em 6 malhas: (i) Estrada de Ferro Teresa Cristina; (ii) Malha Centro-Leste; (iii) Malha Nordeste; (iv) Malha Oeste; (v) Malha Sudeste e (vi) Malha Sul. O PND decidiu pela privatização por meio de leilões realizados na Bolsa de Valores do Rio de Janeiro entre março de 96 e julho de 97. A Malha Sul foi outorgada à ALL em 1996.

13. A situação das ferrovias no Brasil não obteve progresso com a privatização. Atualmente, as ferrovias da antiga RFFSA estão bastante deterioradas e seu crescimento econômico, quando ocorre, é quase imperceptível, pois o modal ferroviário ainda não é competitivo em relação ao modal rodoviário.

14. Isso ocorre porque as ferrovias são utilizadas no Brasil somente para cargas com alta densidade, grandes toneladas e baixo valor agregado, como por exemplo os minérios. Para a grande maioria de produtos da indústria, as empresas preferem o transporte rodoviário. Por conseguinte, a demanda esperada para as ferrovias ficou muito abaixo do esperado, levando todas as ferrovias, com exceção das ferrovias controladas pela CVRD, que têm um mercado cativo, a uma precária situação.

15. Com isso, a saúde financeira das concessionárias restou abalada, não tendo elas capital suficiente para investir na recuperação das ferrovias, nem tampouco de tornar as ferrovias um modal um pouco mais competitivo em relação ao rodoviário.

16. Diante destes fatos, as concessionárias têm procurado, e o Governo tem incentivado, investidores dispostos a investir no aumento de capital de cada uma, aumentando seu poder de investimento e valorizando mais seus ativos, caso presente da ALL.

IV – Considerações sobre a natureza da Operação

17. Não há concentração no ato de concentração em tela uma vez que a PEI não detém qualquer participação no setor de transporte ferroviário de cargas no Brasil. Os ramos de atividade da PEI no Brasil também sugerem que não há qualquer integração vertical instituída ou reforçada com a presente operação.

18. Ressalte-se que a participação acionária da LFC na ALL em virtude da operação é de 8,23%. Tal participação não alterou o centro decisório da empresa de modo que a LFC dificilmente poderá exercer alguma mudança no *status quo ante* da ALL, reforçando a idéia de que o ato não poderá causar qualquer dano concorrencial ou reforçar o poder de mercado das requerentes.

19. Adicionalmente, é de se notar que o aumento de capital da ALL será uma medida que poderá ajudar a concessionária a elevar sua capacidade-econômico-financeira.

V – Recomendação

20. Diante do exposto, recomendamos a aprovação da operação sem restrições.

À apreciação superior.

JOSÉ ARTHUR BEZERRA SILVA
Técnico

MARCELO PACHECO DOS GUARANYS
Coordenador-Geral de Serviços Públicos e Infra-estrutura

De acordo.

LUÍS FERNANDO RIGATO VASCONCELLOS
Secretário Adjunto

JOSÉ TAVARES DE ARAUJO JUNIOR
Secretário de Acompanhamento Econômico