

idp

23.11.2021

Nº 04

REVISTA

DEBATES EM ECONOMIA APLICADA

**ANÁLISE CONCORRENCIAL NO MERCADO
RODOVIÁRIO INTERESTADUAL DE PASSAGEIROS: A
RECENTE TRANSFORMAÇÃO DO MARCO
REGULATÓRIO**

BRUNA CARDOSO DOS SANTOS

**ANÁLISE CONCORRENCIAL NO MERCADO
RODOVIÁRIO INTERESTADUAL DE
PASSAGEIROS: A RECENTE
TRANSFORMAÇÃO DO MARCO
REGULATÓRIO**

BRUNA CARDOSO DOS SANTOS¹

¹ Bruna Cardoso dos Santos é Mestre em Economia pelo Instituto Brasileiro de Ensino, Desenvolvimento e Pesquisa (IDP). E-mail: brunaeconomia@hotmail.com.

IDP

DEBATES EM ECONOMIA APLICADA

www.idp.edu.br

O IDP é um centro de excelência no ensino, na pesquisa e na extensão nas áreas da Administração Pública, Direito e Economia. O Instituto tem como um de seus objetivos centrais a profusão e difusão do conhecimento de assuntos estratégicos nas áreas em que atua, constituindo-se um *think tank* independente que visa contribuir para as transformações sociais, políticas e econômicas do Brasil.

DIREÇÃO E COORDENAÇÃO

Diretor Geral

Francisco Schertel

Coordenador do Mestrado em Administração Pública

Caio Cordeiro de Resende

Coordenador do Mestrado em Economia

José Luiz Rossi

CONSELHO EDITORIAL

Coordenação

Thiago Costa Monteiro Caldeira

Supervisão e Revisão

Renan Holtermann, Matheus Gonçalves,
Mathias Tessmann, Milton Sobrinho e
Alessandro Freire

Comunicação e Marketing

Antonio Zaninetti e Daniel Jordão

Projeto gráfico e diagramação

Juliana Vasconcelos

Revista Técnica voltada à divulgação de resultados preliminares de estudos e pesquisas aplicados em desenvolvimento por professores, pesquisadores e estudantes de pós-graduação com o objetivo de estimular a produção e a discussão de conhecimentos técnicos relevantes na área de Economia.

Convidamos a comunidade acadêmica e profissional a enviar comentários e críticas aos autores, visando o aprimoramento dos trabalhos para futura publicação. Por seu propósito se concentrar na recepção de comentários e críticas, a Revista Debates em Economia Aplicada não possui ISSN e não fere o ineditismo dos trabalhos divulgados.

As publicações da Revista estão disponíveis para acesso e download gratuito no formato PDF. Acesse: www.idp.edu.br

As opiniões emitidas nesta publicação são de exclusiva e inteira responsabilidade dos autores, não exprimindo, necessariamente, o ponto de vista do IDP.

Qualquer citação aos trabalhos da Série só é permitida mediante autorização expressa do(s) autor(es).

SUMÁRIO

1. Introdução	6
2. Referencial Teórico	9
3. Abordagem Metodológica e Descrição dos Dados	13
4. Resultados	18
5. Considerações Finais e Implicações de Políticas	41
Referências	43

Resumo: A pesquisa tem como objetivo geral realizar a análise concorrencial do mercado de transporte rodoviário interestadual de passageiros, buscando identificar se as recentes mudanças no marco regulatório alteraram as condições de competitividade, diminuindo a concentração e incentivando a entrada de novos *players*. Para tanto, realiza estudo de caso com cinco entre os maiores mercados relevantes do setor, e conclui-se, com base nos resultados encontrados, que aqueles que possuem estrutura de duopólio apresentaram, a partir de 2014, maior disputa entre as empresas já estabelecidas. Já os mercados em que há clara posição dominante de determinada empresa, não sofreram alterações significativas. No entanto, existem inúmeras solicitações de novos mercados em análise pela ANTT, o que pode transformar o cenário nos próximos anos.

Palavras-chave: Transporte Rodoviário Interestadual de Passageiros. Regulação. Análise Concorrencial.

Abstract: The research has the general objective of conducting a competitive analysis of the interstate passenger transport market, seeking to identify whether the recent changes in the regulatory framework have changed the conditions of competitiveness, reducing concentration and encouraging the entry of new players. To this end, it carries out a case study with five among the largest relevant markets in the sector, and it is concluded, based on the results found, that those with a duopoly structure presented, as of 2014, a greater dispute between the companies already established. The markets in which there is a clear dominant position for a given company, however, have not undergone significant changes. However, there are numerous requests for new markets under analysis by ANTT, which could transform the scenario in the coming years.

Key words: Interstate Passenger Road Transport. Regulation. Competitive Analyses.

1. INTRODUÇÃO

O Decreto nº 8.083 de 2013 define o serviço de transporte rodoviário interestadual de passageiros como aquele que atende mercados com origem e destino em Estados distintos, ou entre Estados e o Distrito Federal. Nos termos do Artigo 21, inciso XII, alínea “e”, da Constituição Federal de 1988, cabe à União explorar, direta ou por meio de autorização, permissão, ou concessão, os serviços de transporte interestadual de passageiros. No ano de 2019, conforme dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT cerca de 80.000.000 de passageiros utilizaram os serviços de transporte rodoviário interestadual de passageiros, entre transporte rodoviário interestadual urbano e semiurbano, percorrendo a malha rodoviária brasileira que possui aproximadamente 1,7 milhões de quilômetros.

Diante desse cenário, a efetiva regulação do setor torna-se fundamental na busca de maior eficiência do mercado, assegurando a adequada prestação de serviço, e garantindo a qualidade e o preço justo. O mercado de Transporte Rodoviário Interestadual de Passageiros é regulado pela ANTT, autarquia sob regime especial, vinculada ao Ministério da Infraestrutura.

O fato de o mercado de transporte rodoviário interestadual de passageiros ser regulado não afasta as preocupações de ordem concorrencial. As tarifas que durante muito tempo foram estabelecidas pela ANTT representavam apenas o preço teto, podendo as empresas praticarem descontos tarifários ou melhorar a qualidade dos serviços prestados, por meio de melhores veículos ou melhor atendimento ao cliente. Assim, a competição entre as empresas do setor pode ocorrer tanto no momento de disputa por mercados, quanto na disputa por passageiros nas linhas e seções que já operam.

Até a publicação da Lei nº 12.996/2014, para operarem determinado itinerário, as empresas prestadoras de serviço de transporte rodoviário interestadual de passageiros dependiam de permissão, que era concedida pela ANTT após procedimento licitatório. Com a entrada em vigor do referido normativo, a delegação dos serviços regulares de transporte rodoviário interestadual de passageiros passa a ser feita por meio de autorização, sem caráter de exclusividade, representando um marco no funcionamento no mercado.

A regulamentação desse novo regime de outorga encontra-se na Resolução ANTT nº 4.770, de 25 de junho de 2015, que prevê ainda liberdade tarifária e o número de autorizações ilimitado, desde que não ocorra, nos termos da ANTT, concorrência ruinosa, e após o período de transição, que se encerrou em junho de 2019. Em 2017 a ANTT inovou novamente com a publicação da Resolução nº 5.396, de 3 de agosto de 2017, ao permitir o

oferecimento de tarifas promocionais sem prévia anuência da agência reguladora. O objetivo é trabalhar com oferta de passagens nos moldes do setor aéreo, em que as tarifas promocionais se ajustam com a demanda e com a estratégia de cada empresa. Já em 2019, no alinhamento da vigente transformação do setor, o Decreto nº 10.157, de 4 de dezembro de 2019, instituiu a política federal de estímulo ao transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, pautado na livre concorrência, liberdade de preços, de itinerário e de frequência; defesa do consumidor; e redução do custo regulatório. Assim, resta clara a intenção da reguladora, e do governo federal, de tentar melhorar a competitividade do mercado, retirando barreiras à entrada e fomentando a concorrência.

Contudo, surge um questionamento: a publicação da Lei nº 12.996, de 18 de junho de 2014, e as alterações do marco regulatório decorrentes, alteraram as condições de competitividade do mercado de transporte rodoviário interestadual de passageiros, diminuindo a concentração e incentivando a entrada de novos *players*?

Diante disso, o presente estudo tem como objetivo geral realizar a análise concorrencial do mercado de transporte rodoviário interestadual de passageiros, revisando a literatura relacionada à organização industrial e à defesa da concorrência, promovendo uma análise descritiva relacionada ao mercado de transporte rodoviário interestadual de passageiros, abordando a concentração e o papel da regulação no mercado, e apresentando os resultados obtidos para os maiores mercados relevantes do setor.

Visando alcançar tal finalidade, propõe-se como objetivos específicos: avaliar a dinâmica da concentração dos mercados relevantes, assim como as condições de entrada e de rivalidade, no período de janeiro de 2010 até junho de 2020, verificando se houve modificações nesses parâmetros. Para medição da concentração dos mercados será utilizado o Índice Herfindahl-Hirschman (HHI). As condições de entrada serão avaliadas por meio do estudo da demanda, da capacidade ociosa, do histórico de entradas, e das exigências legais e regulatórias. Já a rivalidade será analisada por meio da variância dos *Market Shares* das empresas atuantes em cada mercado relevante, da capacidade ociosa e da oferta de serviços diferenciados.

Este estudo, por estar voltado à análise concorrencial no mercado rodoviário interestadual de passageiros, possui as seguintes delimitações. Em primeiro lugar, as tarifas não serão objeto de avaliação tendo em vista a carência de dados. Segundo, não será escopo deste trabalho o estudo do Transporte Rodoviário Interestadual Semiurbano, que segundo o Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1999, trata-se de transporte público coletivo entre

Municípios de diferentes Unidades Federativas que possuem características de transporte urbano. Isso se deve porque esse ramo não sofreu alterações em seu regime de outorga.

A relevância do estudo fica evidenciada diante do estabelecimento de um novo modelo regulatório, que ao flexibilizar a disputa por linhas e seções tende a alterar a estrutura do mercado, influenciando os preços praticados, a quantidade e a qualidade do serviço ofertado. Ademais, a carência de trabalhos que tratam do tema impede uma melhor análise e avaliação das políticas implantadas, necessitando de estudos que norteiem os novos rumos que o setor há de tomar.

O trabalho está estruturado em 5 seções, a contar da introdução, que faz a contextualização do tema, delimitando os aspectos que serão abordados. A segunda seção traz a revisão de literatura acerca da organização industrial e da política de defesa da concorrência, além de estudos já realizados acerca do tema. A terceira seção, por sua vez, apresenta a metodologia da pesquisa e a quarta seção traz os resultados obtidos. A quinta seção apresenta as considerações finais e as sugestões de pesquisas futuras.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

A concorrência, conforme CADE (2016 a, p. 6), é um processo empreendido pelos agentes econômicos que, na busca por ganhos excepcionais, ainda que temporários, buscam se diferenciar dos demais, por meio da introdução de novas formas de produzir que reduzam custos em relação aos concorrentes. Dessa forma, a livre concorrência tem o poder de garantir os menores preços para o consumidor, além da maior diversidade na oferta de produto, ao estimular a criatividade e a inovação.

Nos termos do inciso IV do art. 170 da Constituição Federal de 1988, que trata do princípio a livre concorrência, a concorrência entre os agentes econômicos não pode ser restringida pelo exercício do poder de mercado, entendido como a capacidade que uma empresa possui de manter seus preços sistematicamente acima do nível competitivo, sem que isso a faça perder parcela de seus clientes.

A defesa da concorrência, portanto, conforme CADE (2016 a, p. 6), busca permitir que as empresas atuem em um ambiente em que os lucros extraordinários sejam obtidos de forma salutar, por meio da inovação e busca pela diferenciação, e não de forma artificial pela restrição a outros agentes econômicos.

A análise antitruste baseia-se em duas principais escolas, quais sejam, Escola de Havard, estruturalista, assentada no modelo de Estrutura – Conduta - Desempenho, e a Escola de Chicago, que analisa a defesa da concorrência por meio da geração de eficiências. O Modelo Estrutura – Conduta – Desempenho, defendido pela escola de Havard, é um instrumento proveniente da Organização Industrial que surge nos anos de 1930, a partir da insatisfação com as premissas utilizadas pela teoria neoclássica para explicar o comportamento do mercado e das firmas (LOPES, 2016, p.4).

Os primeiros trabalhos envolvendo E-C-D procuraram investigar a relação entre o *Market Share* das firmas e suas políticas de preço e produção, concluindo que as decisões estratégicas tomadas pelas firmas eram afetadas por duas dimensões: pela organização interna das empresas e por sua estrutura industrial. Internamente as condutas eram influenciadas pelas relações interpessoais, enquanto que, externamente, ganhava relevância as características dos produtos, os custos de produção, às quotas de mercado, etc (LOPES 2016, p.4).

Mais tarde, nos anos 60, avançou-se na formulação teórica do modelo, explicitando, conforme Lopes (2016, p.5), um a um cada um dos elementos do modelo e procurando estabelecer relação de causalidade entre as variáveis.

A ideia básica do modelo ECD, conforme Kupfer (2013, p. 44), é identificar quais variáveis explicam a diferença do desempenho industrial, medida pela magnitude da margem preço custo, níveis de preço, distância entre custo atual e possível custo mínimo, entre outros.

Assim, o modelo pressupõe que a estrutura do mercado, tal como o número e tamanho de vendedores e compradores, diferenciação de produtos, presença de barreiras à entrada, grau de integração vertical das empresas, entre outros, determina a conduta ou estratégia dos produtores (KUPFER 2013, p 44). Já conduta das empresas, definida como política e prática de preços, cooperação entre as empresas, estratégias de propaganda e investimento em pesquisa e desenvolvimento, determina o desempenho das empresas (KUPFER 2013, p 44).

Kupfer (2013, p. 44) cita ainda os efeitos de retroalimentação entre as variáveis do modelo. Como exemplo tem-se que as políticas de preços podem estimular a entrada ou a saída de empresas de um mercado. Assim, poderia haver uma influência da conduta na estrutura do mercado.

No entanto, a escola de Havard, ignora os efeitos da retroalimentação, e sustenta que um mercado pulverizado, com vários agentes atuantes, seria preferível, na medida em estaria prevenindo as possíveis disfunções advindas de um mercado altamente concentrado (FERRAZ, 2014, p. 182). Assim, para essa escola, a política antitruste deve agir preventivamente impedindo a expansão do poder de mercado decorrente da concentração.

Nos anos de 1960 uma nova visão acerca da estrutura da indústria começou a ganhar corpo, a partir da Escola de Chicago. Essa escola, ao contrário da Escola de Havard, não vê a concentração da indústria necessariamente como um mal. Os autores partem da premissa do menor grau de regulamentação do Estado na Política Antitruste, tendo em vista que a proteção estatal manteria no mercado empresas ineficientes (FERRAZ, 2014, p. 183).

Nesse contexto, um mercado com poucos fornecedores, mas que apresenta uma eficiência alocativa ótima, quando a produção ocorre ao menor custo possível, não seria necessariamente prejudicial ao sistema econômico. Aplica-se, nesse caso, a regra da razoabilidade, em que são levados em conta perdas e ganhos em relação à eficiência, optando pelo modelo mais vantajoso para os agentes (FERRAZ, 2014, p. 183). Assim, práticas anticoncorrenciais podem ser aceitas desde que promovam aumento de eficiência, que seria convertido em benefícios para os consumidores (SOUZA, STARKE, 2014, P. 7).

O mercado de transporte rodoviário interestadual de passageiros não é objeto de inúmeros trabalhos como se observa no setor de transporte aéreo. As amarras impostas ao

setor durante anos pode ser a explicação para esse problema, que tende a ser superado com a desregulamentação do setor, iniciada em 2014. No entanto, encontramos na literatura alguns trabalhos que buscaram relacionar a concentração econômica do mercado com a regulação imposta pela ANTT.

Martins (2004) realizou em 2004 estudo da regulação e da concentração econômica do mercado de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. O objetivo geral do trabalho era verificar em que medida o marco regulatório favorecia a concentração da oferta na produção dos serviços pela indústria. Para tanto, além da realização de revisão de literatura, avaliou a interdependência existente entre as empresas permissionárias e analisou o efetivo grau de concentração na indústria.

À época, a entrada de novos operadores no mercado de transporte rodoviário interestadual de passageiros era condicionada à previa licitação, quando ocorria a competição do mercado por aquelas empresas que desejavam instalar uma nova planta no setor. No entanto, o processo licitatório era lento, e, associado ao período de outorga, 15 anos, tornou o setor enrijecido, sem estímulos para maior eficiência (MARTINS, 2004, p. 107).

Assim, Martins (2004, p. 114) concluiu que a estrutura concentrada do mercado era reflexo dos aspectos jurídicos, regulatórios e institucionais estabelecidos pelo poder permitente, em especial pela imposição de barreiras à entrada. Portanto, procurou avaliar o grau de concentração da indústria por meio dos indicadores de concentração CR4 e CR8, no período de 1998 a 2001. Martins (2004, p. 119) analisou os índices de concentração utilizando como parâmetro o número de passageiros transportados, a distância percorrida, passageiros x quilômetros percorridos, e frota, considerando como mercado relevante o mercado nacional, e concluindo pelo elevado grau de concentração da indústria no período estudado.

Já Ribeiro (2019), diante de outro contexto regulatório, aplicado pela Lei nº 12.996, de 2014, que alterou o regime de outorga do setor de transporte rodoviário de passageiros de permissão para autorização, procurou identificar a concorrência ruínosa nesse mercado. Nos termos da Resolução nº 4.77 de 2015, o número de autorizações para operar o mercado é ilimitado, salvo inviabilidade operacional, definida pela ANTT como concorrência ruínosa ou restrições de infraestrutura. Assim, com intuito de definir o termo “concorrência ruínosa”, Ribeiro (2019, p 43) avaliou a concentração do mercado de TRIP, utilizando o índice de concentração Hirschman-Herfindahl (HHI).

Na definição de mercado relevante, Ribeiro (2019, p. 98) o delimitou como um par de origem e destino, ao contrário do que se observou no trabalho de Martins (2004). Essa proposta de Oliveira coaduna com as análises já realizadas pelo CADE. Já para calcular o índice

HHI utilizou a média do número total de assentos ofertados por semana pelas empresas operantes no mercado relevante, retirando dados de linhas e horários do portal da ANTT.

Quanto à experiência internacional de desregulamentação do serviço de transporte rodoviário de passageiros, Couto (2013) realizou trabalho que apresenta as experiências ocorridas na Inglaterra, Estados Unidos, Chile e Argentina.

Das experiências relatadas, com exceção da Argentina, concluiu-se, conforme Couto (2013, p. 44) que a desregulamentação propiciou o aumento do número de operadores e serviços, principalmente nas ligações mais rentáveis; a diminuição dos valores das tarifas, principalmente no curto prazo (no longo prazo elas tendem a subir para financiar os investimentos); que em ligações secundárias as tarifas podem subir e a oferta de serviços diminuir; e que os maiores operadores conseguem aumentar sua parcela de mercado, e, no longo prazo, podem dominar parcela significativa das rotas de longa distância.

3. ABORDAGEM METODOLÓGICA E DESCRIÇÃO DOS DADOS

Para resolução do problema de pesquisa utilizar-se-á de dados estatísticos oficiais disponibilizados pela ANTT, que servirão para análise de concentração, barreiras à entrada e rivalidade nos mercados relevantes selecionados.

Para se iniciar a análise concorrencial um passo prévio fundamental é a delimitação do mercado relevante, pois é a partir dele que se calcula os indicadores de concentração e se analisam as demais condições necessárias relacionadas à caracterização de poder de mercado.

O mercado relevante, conforme Kupfer (2013, p. 288), é o locus em que o poder de mercado possa ser exercido. Por meio de exercícios hipotéticos estabelece-se um grupo de produtos e uma área geográfica em relação a qual o exercício de poder de mercado possa ser estabelecido.

Após a definição do mercado relevante, será avaliado o nível de concentração horizontal, que aponta se é possível que a nova empresa tenha condições de exercer o seu poder de mercado. A abordagem metodológica mais utilizada para medir o grau de concentração de uma indústria é o índice Herfindahl-Hirschman (HHI).

O HHI indica o número e o tamanho das firmas em um setor ou mercado, sendo obtido por meio do somatório das parcelas de mercado ao quadrado (CADE, 2014, p. 14). Trata-se de um índice sumário, que requer dados de todas as empresas do mercado. Ademais, é capaz de captar a desigualdade. Segundo Oliveira (2019, p. 40), é obtido por meio da seguinte fórmula:

$$HHI = 10.000 \times \sum_{i=1}^n (MS_i)^2 \quad (1)$$

Na fórmula, n é o número de firmas participantes do mercado em questão; MS_i representa a participação da empresa i no mercado. A interpretação dos dados obtidos por meio da fórmula pode ser visualizada pela tabela abaixo:

Tabela 1 – Interpretação do nível de concentração do mercado (HHI)

Índice	Classificação do mercado
HHI<1500	Não concentrado
HHI>1500 < 2500	Moderadamente concentrado
HHI>2500	Altamente Concentrado

Fonte: Cade, 2016 (b)

Ocorre que o poder de mercado, per si, não é ilegal. Já o exercício abusivo do poder de mercado é objeto de repressão pela Lei Antitruste, Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011. Diante disso, os indicadores de concentração isoladamente podem não ser significativos, necessitando que haja análise conjunta com outros fatores, como barreiras à entrada, competidores potenciais, e dinâmica da concorrência para que se possa inferir de fato a real capacidade da empresa de exercer seu poder de mercado.

Dessa forma, conforme CADE (2016 b, p. 9), é necessária a avaliação da probabilidade do uso de poder de mercado, considerando variáveis como possibilidade de uma entrada tempestiva, provável e suficiente e o nível de rivalidade restante no mercado.

A possibilidade de uma entrada tempestiva, provável e suficiente está inversamente relacionada à presença de barreiras à entrada. Conforme CADE, (2016 b, p.27) as barreiras à entrada colocam o agente econômico estabelecido no mercado em condições mais vantajosas que seus potenciais competidores e podem surgir em função de custos irrecuperáveis (*sunk costs*); barreiras legais ou regulatórias; recursos de propriedade exclusiva; as economias de escala e/ou de escopo; grau de integração da cadeia produtiva; a fidelidade dos consumidores às marcas estabelecidas; e ameaça de reação dos competidores instalados.

Já a rivalidade, conforme Cade (2016 b, p.33) é analisada com intuito de identificar se após o ato de concentração haverá efetiva competição no mercado, impedindo o exercício do poder de mercado pela empresa resultante da operação de concentração. Mercados com elevado grau de rivalidade apresentam características tais quais: baixa concentração; variância dos *Market Shares*; baixa margem de lucro; demanda crescente; elevada elasticidade-preço da demanda; entre outros.

O CADE, ao analisar o mercado de transporte rodoviário interestadual de passageiros, definiu o **mercado relevante** utilizando a ótica do produto e a dimensão geográfica. Pela ótica do produto, conforme (CADE, 2018 b, p. 4), o mercado relevante é o serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual de passageiros, desconsiderando como substitutos o transporte por avião, taxi, ou automóveis de passeios. Já pela dimensão geográfica, o mercado relevante é o da ligação rodoviária entre duas localidades atendidas pelo serviço regular de ônibus (pares de cidade origem-destino), nos trechos representados por cada seção de uma dada linha (CADE, 2018 b, p. 5). Dessa forma, o trabalho abordará estudo de caso de 5 entre as maiores seções em número de passageiros transportados, quais sejam: 1) São Paulo – Rio de Janeiro; 2) São Paulo/Belo Horizonte; 3) Juiz de Fora – Rio de Janeiro; 4) Belo Horizonte – Rio de Janeiro; e 5) Goiânia – Brasília. A escolha dos referidos mercados relevantes levou em consideração tanto os mercados que durante todo o período de janeiro de 2010 a junho de 2020 figuraram entre os 10 maiores do setor, quanto a disponibilidade de dados pela ANTT.

Para mensurar o **nível de concentração** do mercado será calculada a evolução do HHI durante o período de janeiro de 2010 até junho de 2020. Serão utilizados como parâmetros o número de passageiros pagantes e o número de poltronas oferecidas anualmente por cada agente econômico pertencente ao mercado relevante estudado. Ademais, o índice será calculado por tipo de serviço oferecido, quais sejam: convencional com sanitário, executivo, semi-leito, leito com ar, cama e misto. Ressalta-se que o tipo de serviço oferecido, por si, não representa um mercado relevante distinto. O objetivo dessa análise é verificar em que nicho do mercado as alterações de ordem concorrencial estão sendo mais relevantes. Tendo em vista a recente alteração do marco regulatório, que tornou mais aberto e competitivo o mercado, com a possibilidade de ilimitadas autorizações para operação de um mercado relevante, desde que não haja inviabilidade operacional, a tendência é que esse indicador sofra alterações ao longo do tempo. No entanto, que diante da incerteza acerca da definição da chamada “concorrência ruínosa”, nos termos da Resolução ANTT nº 4.770, de 25 de junho de 2015, a efetividade da nova política pública implantada pode não ser atingida.

Quanto à **análise de barreiras**, a entrada será analisada por meio da capacidade ociosa e do histórico de entradas no mercado relevante estudado. Para determinação da capacidade ociosa a pesquisa utilizará o Índice de Aproveitamento Padrão – IAP, parâmetro de eficiência para serviços de transporte de passageiros, que mede o nível de adequação da oferta de serviços à demanda da linha, da empresa ou do sistema. O IAP será calculado por meio da divisão do número de passageiros pagantes pelo número de poltronas ofertadas, multiplicado por 100.

Nos termos da Resolução ANTT nº 1.508 de 05 de julho 2006, a ocupação padrão é de 61%. Assim, caso determinada seção apresente aproveitamento superior a 61%, demanda e oferta de serviços estão em alinhamento. Por sua vez, valores de IAP inferiores a 61% indicam a presença de capacidade ociosa. Assim, IAP e Capacidade Ociosa serão considerados como inversamente proporcionais. O IAP foi escolhido como parâmetro para determinação da capacidade ociosa tendo em vista a sua utilização ao longo dos anos tanto para o embasamento de revisões tarifárias, quanto para as solicitações de redução de frequência mínima das linhas regulares do mercado, mostrando-se como um importante instrumento regulatório utilizado pela ANTT para definição de suas políticas no que tange a oferta e demanda de serviços.

Para análise do histórico de entrada será avaliada se houve, nos últimos cinco anos, entrada de qualquer nova empresa no mercado relevante e, complementarmente, se existe pedido de entrada em análise pela ANTT. Ressalta-se que o setor apresenta barreiras regulatórias, comuns a todos os mercados relevantes do setor, elencadas na Resolução ANTT nº 4.770, de 25 de junho de 2015, tais como regularidades jurídica, financeira, fiscal e trabalhista, bem como qualificação técnico-profissional e técnico-operacional. Ademais, conforme CADE (2018 b, p. 9), constituem barreiras à entrada outros requisitos regulatórios, como frota, terminais, garagens, pontos de apoio e de paradas.

A **rivalidade** será analisada por meio da variação dos marketshares e pelo estudo do comportamento da demanda no período estudado, além da disponibilidade de capacidade ociosa. Conforme CADE (2018 b, pag. 34), a elevada variância do marketshare se dá em razão da contestabilidade do mercado por todos os agentes, indicando a presença de rivalidade. Já o crescimento intenso da demanda provoca instabilidade no marketshare. A disponibilidade de capacidade ociosa, por sua vez, permite que concorrentes aumentem sua produção no curto prazo em função de desvios da demanda, sem incorrer em grandes custos.

Além disso realizar-se-á análise da evolução da oferta de serviços diferenciados no período estudado, nos termos do art. 2º da Resolução ANTT nº 4130 de 03/07/2013. Os serviços se diferenciam por meio de veículos que oferecem diferentes níveis de conforto para os passageiros. São eles: convencional com sanitário, executivo, semi-leito, leito com ar e cama. Já o tipo “misto” é aquele que atende a duas categorias de conforto, e portanto, será desconsiderado na análise. O aumento da oferta de produtos diferenciados será considerado como indicador de rivalidade, na medida em que as empresas estariam buscando captar mais clientes por meio da oferta de serviços de melhor qualidade, atendendo outro nicho do mercado.

O quadro a seguir lista a fonte de dados utilizada para análise das variáveis utilizadas na pesquisa:

Quadro 1 – Fonte de dados para análise das variáveis

Análise	Variável	Dados Necessários	Fonte
Análise de Concentração	HHI	<i>Market Share</i> das empresas de cada mercado relevante.	Dados Operacionais do período de janeiro de 2010 a junho de 2020, obtidos no Portal da ANTT.
Análise de Barreiras à entrada	IAP	Número de pagantes, geral e por empresa; número de poltronas oferecidas, geral e por empresas.	Dados Operacionais do período de janeiro de 2010 a junho de 2020, obtidos no Portal da ANTT.
	Histórico de entradas	Lista das empresas que atuaram no mercado relevante, ano a ano.	Dados Operacionais do período de janeiro de 2010 a junho de 2020, obtidos no Portal da ANTT.
		Novas solicitações de entrada	Relatório “Análise de Mercados Novos”, obtido no Portal da ANTT.
Análise de Rivalidade	Dados da Oferta e Demanda	Número de poltronas oferecidas, de passageiros transportados e de pagantes.	Dados Operacionais do período de janeiro de 2010 a junho de 2020, obtidos no Portal da ANTT.
	<i>Market Share</i>	Número de pagantes e de poltronas oferecidas, a cada ano, por cada uma das empresas; além do dado geral do mercado relevante.	Dados Operacionais do período de janeiro de 2010 a junho de 2020, obtidos no Portal da ANTT.
	Oferta de Serviços Diferenciados	Prefixo das linhas	Dados Operacionais do período de janeiro de 2010 a junho de 2020, obtidos no Portal da ANTT.

Fonte: Elaboração própria.

4. RESULTADOS

4.1 Estudo de Caso 1: Mercado Relevante São Paulo - Rio de Janeiro

O mercado relevante São Paulo – Rio de Janeiro é o maior em número de passageiros transportados, atendendo mais de 1.000.000 de passageiros anualmente, entre ida e volta. A distância entre as duas cidades é de 438 quilômetros e as empresas de transporte rodoviário interestadual de passageiros que fizeram tal rota no período de janeiro de 2010 a junho de 2020 estão relacionadas a seguir:

Quadro 2 – Relação das Empresas que atuaram no mercado relevante São Paulo – Rio de Janeiro em algum período entre 2010 e 2020

Empresa	Observação
Auto Viação 1001 LTDA	Pertence ao Grupo JCA
Auto Viação Catarinense LTDA	Pertence ao Grupo JCA
Expresso Brasileiro Viação LTDA.	-
Expresso Kaiowa LTDA	Incorporada à Viação Catarinense em 2015
Expresso do Sul	Pertence ao Grupo JCA
Viação Caiçara	Pertence ao Grupo da Viação Itapemirim S/A
Viação Itapemirim S/A	-

Fonte: Dados Operacionais, ANTT.

A Tabela 2 apresenta o HHI Geral do mercado relevante, mostrando um mercado altamente concentrado em todo período analisado. Verifica-se que a alteração do marco regulatório não trouxe efeitos para o índice de concentração, sendo que o HHI médio pós 2014 é superior ao HHI médio entre 2010 e 2013, indicando tendência de concentração de mercado.

O aumento do HHI, a princípio, gera preocupações concorrenciais tendo em vista a grande variação do índice no período analisado: entre 2010 e 2020 o índice variou 1.206 pontos no que tange o número de passageiros pagantes, e 2.113 no que se refere ao número de poltronas oferecidas, conforme:

Tabela 2 – HHI Geral Mercado Relevante São Paulo – Rio de Janeiro

HHI	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Por Passageiros Pagantes	4.153	4.384	4.248	4.886	4.993	5.390	6.283	6.021	6.309	5.589	5.388
Por Poltronas Oferecidas	3.369	3.452	3.437	3.868	3.743	4.890	5.448	5.645	5.565	5.461	5.491

Fonte: Elaboração própria.

A Tabela 3, por sua vez, apresenta o índice de concentração para cada tipo de serviço ofertado.

Tabela 3 – HHI por Serviço Diferenciado Mercado Relevante SP-RJ

	2011	2014	2017	2020
Por Passageiros Pagantes				
Convencional com Sanitário	3.829	5.834	5.390	5.107
Executivo	5.554	5.608	6.793	5.583
Semi-Leito	10.000	10.000	7.939	6.368
Leito com Ar Cama	10.000	5.234	9.983	9.921
	5.521	-	-	10.000
Por Poltronas Oferecidas				
Convencional com Sanitário	3.083	3.463	5.132	5.317
Executivo	5.295	5.684	6.713	5.443
Semi-Leito	10.000	10.000	7.776	6.194
Leito com Ar Cama	10.000	5112	10.000	10.000
	5.163	-	-	10.000

Fonte: Elaboração própria.

Entre 2011 e 2020 os serviços “convencionais” apresentaram tendência de concentração. Já os serviços “executivos”, após um aumento de concentração em 2017, retornaram, em 2020, para um patamar mais próximo àquele do ano de 2011. Os serviços do tipo “leito com ar” e “cama”, por sua vez, tenderam para o monopólio em 2020, sendo que a empresa Expresso Viação LTDA dominou amplamente o primeiro, enquanto o grupo JCA ficou responsável pelo segundo. Ressalta-se que o grupo JCA não informou, nos anos de 2017 e 2020, o número de poltronas oferecidas para o serviço “leito com ar”, o que ocasionou a discrepância de dados entre o HHI por pagantes e por número de poltronas oferecidas. Contudo, verificando o número de passageiros pagantes para esse serviço percebe-se que a participação do Grupo JCA é mínima.

Verifica-se, no entanto, que o serviço do tipo “semi-leito” apresentou tendência inversa, de pulverização de mercado, tanto no cálculo por passageiros pagantes quanto por poltronas oferecidas, significando a existência de maior competitividade nesse nicho. Até o ano de 2014, o serviço era oferecido somente pela empresa Expresso Brasileiro Viação LTDA, ao passo que em 2017 o grupo JCA conquistou 88 por cento do número de pagantes do mercado, mantendo sua posição dominante em 2020, quando obteve *Market Share* de 76 por cento.

Partindo para a análise das barreiras à entrada, o baixo aproveitamento medido pelo IAP demonstra a existência de capacidade ociosa em todos os anos, com exceção dos anos de 2015 e 2018. O IAP médio, por sua vez, antes e depois da alteração do marco regulatório, apresentou tendência de aumento. No entanto, em ambos os períodos a média não atingiu o padrão de 61%, concluindo-se pela existência de capacidade ociosa. Com isso, as empresas estabelecidas no mercado relevante tem a capacidade de atender prontamente aos eventuais aumentos de demanda, o que dificulta a entrada tempestiva e efetiva de um novo agente.

Analisando o índice de aproveitamento por agente econômico do mercado relevante, verifica-se inversão de posição entre o Grupo JCA e a empresa Expresso Brasileiro Viação LTDA no ano de 2020, quando o Grupo JCA passou a trabalhar com maior capacidade ociosa. As linhas tracejadas, por sua vez, indicam que a informação não fora divulgada pelas empresas correspondentes.

Tabela 4 – IAP por Agente Econômico Mercado Relevante SP-RJ

	2010	2013	2016	2019	2020
IAP Por Agente Econômico					
Expresso Kaiowa LTDA.	1%	-	-	-	-
Expresso Brasileiro Viação LTDA.	47%	44%	38%	52%	50%
Grupo JCA	55%	60%	55%	57%	46%
Viação Itapemirim S/A - Caiçara	32%	7%	23%	-	-

Fonte: Elaboração própria.

Quanto ao histórico de entradas, existe convocação, pela ANTT, para que uma nova empresa apresente a documentação para requerimento de Licença Operacional – LOP para atuar no mercado relevante, representando um potencial concorrente, conforme quadro abaixo:

Quadro 3 – Solicitação de entrada Mercado Relevante São Paulo – Rio de Janeiro

Data	Empresa/Consórcio	Convocação	Data da Convocação
25/03/2020	Empresa de Transportes Andorinha S/A	Ofício Circular 746	01/06/2020

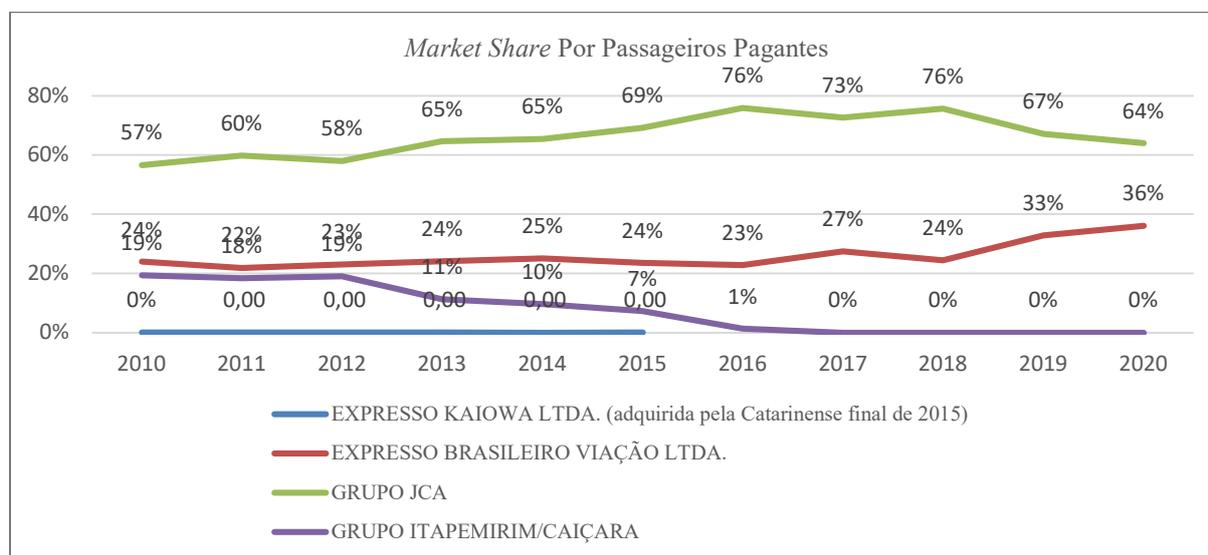
Fonte: Relatório Análise de Mercados Novos, ANTT.

Ressalta-se que no período analisado não houve a efetiva entrada de nenhuma empresa no mercado. Em contrapartida, em 2015 a empresa Expresso Kaiowa LTDA foi incorporada pela Auto Viação Catarinense LTDA, pertencente ao Grupo JCA.

Analisando a demanda pelos serviços de transporte rodoviário interestadual no mercado São Paulo – Rio de Janeiro verifica-se que o número de passageiros pagantes apresentou variabilidade durante o período de janeiro de 2010 a dezembro de 2019, sendo que a média de passageiros pagantes pós alteração do marco regulatório apresentou-se inferior à do período que precede tal mudança. Dessa forma, não se pode concluir por rivalidade ao analisar os dados da demanda.

No que tange a variância do *Market Share*, o Gráfico 1 mostra que a empresa Expresso Kaiowa LTDA apresentava parcela de mercado inexpressiva até o ano de 2015, deixando de atuar a partir de 2016, tendo em vista sua incorporação pela Auto Viação Catarinense LTDA, pertencente ao grupo JCA. Já o grupo composto pela Viação Itapemirim e Viação Caiçara apresentaram demanda efetiva até o ano de 2016. Dessa forma, a partir de 2017, conforme dados operacionais da ANTT, o mercado se tornou um duopólio entre o Grupo JCA e a Expresso Brasileiro Viação LTDA.

Gráfico 1 - Market Share por Passageiros Pagantes Mercado Relevante SP-RJ



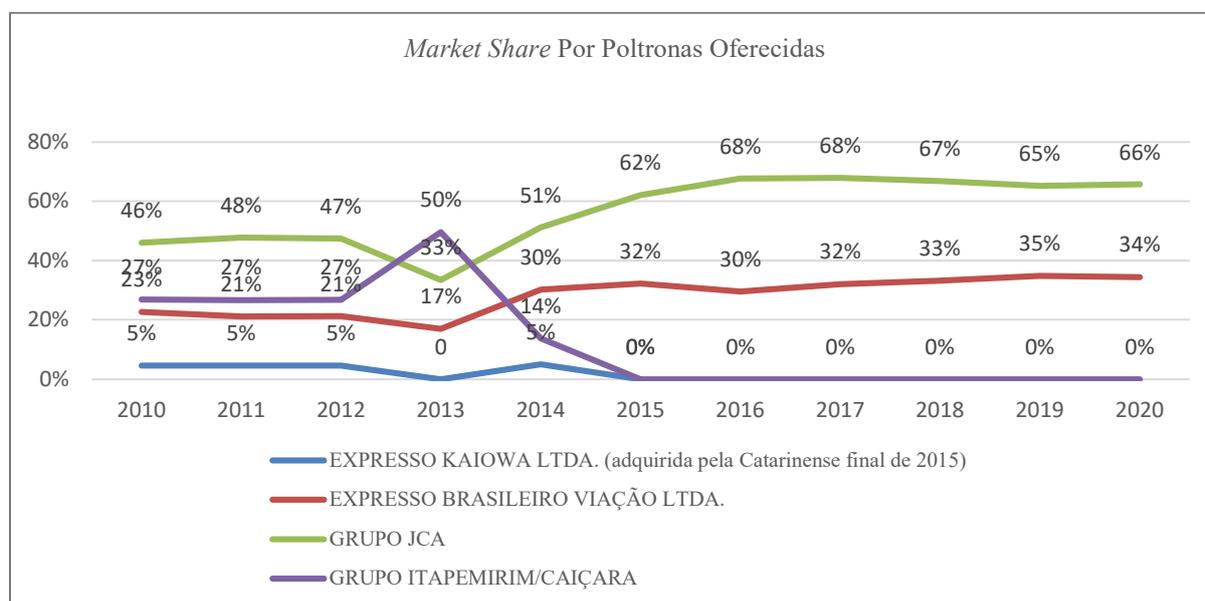
Fonte: Elaboração própria.

O Grupo JCA manteve sua posição dominante em todo período, não sendo ameaçado pelo seu principal rival, a empresa Expresso Brasileiro Viação LTDA. Os anos de 2019 e 2020, por sua vez, mostram uma maior aproximação entre as duas empresas, com queda da participação relativa do Grupo JCA e captação de mercado pela empresa Expresso Brasileiro Viação LTDA, movimento que pode ser observado também por meio da queda no índice HHI nos referidos anos.

Quando se analisa o *Market Share* pelo número de poltronas oferecidas, é possível notar que o Grupo representando pelas empresas Viação Itapemirim S/A e Viação Caiçara possuíam a segunda maior parcela de mercado, ganhando da concorrente Expresso Brasileiro Viação LTDA, até o ano de 2013. No ano de 2013, inclusive, o grupo deteve o maior

Market Share do mercado relevante, sendo responsável por 50% da oferta de poltronas. Contudo, como relatado, ocorreu a concentração do mercado em 2017, com a formação do duopólio composto pelo Grupo JCA e pela empresa Expresso Brasileiro Viação LTDA.

Gráfico 2 - Market Share por Poltronas Oferecidas Mercado Relevante SP-RJ



Fonte: Elaboração própria.

Analisando a rivalidade por meio da oferta de serviços diferenciados, percebe-se, a partir de 2014, tendência de queda na oferta dos serviços “convencionais”, e significativo aumento na oferta de serviços do tipo “semi-leito”. Como verificado na análise de concentração, foi nesse nicho que houve diminuição no HHI e aumento de competitividade, demonstrando o potencial de crescimento da categoria. Contudo, os serviços do tipo “convencionais” ainda dominam o mercado. Já os mais sofisticados, como “leito com ar” e “cama” apresentaram pouca variação, não recebendo grandes investimentos no período estudado.

Portanto, a análise do mercado relevante demonstrou um mercado altamente concentrado em todo o período estudado, tanto sob a ótica do número de passageiros pagantes quanto da oferta de poltronas. Não houve inversão de posição entre as empresas dominantes do mercado, mostrando indícios de pouca competição.

No que tange a enorme variação dos índices de concentração durante o período analisado, o fato parece ter mais relação com a má qualidade dos dados fornecidos à ANTT que com a alteração em si do marco regulatório. Observa-se pelo quadro de linhas e horários da ANTT que a Viação Itampemirim continua atuando, ainda que não informe devidamente os dados à agência reguladora. Ademais, a incorporação da Expresso Kaiowa LTDA pela Auto Viação Catarinense LTDA, pertencente ao Grupo JCA, não resultou em aumentos relevantes na concentração do mercado, dada a sua inexpressividade em termos de *Market Share*.

Dessa forma, não foi possível identificar que a alteração do marco regulatório já tenha produzido alterações significativas no mercado relevante São Paulo – Rio de Janeiro.

4.2 Estudo de Caso 2: Mercado Relevante São Paulo - Belo Horizonte

O mercado relevante São Paulo – Belo Horizonte transporta anualmente mais de 400.000 passageiros entre ida e volta, figurando, desde 2010, entre os 10 maiores mercados relevantes do setor. A distância entre as duas cidades é de 589.50 quilômetros e as empresas que operaram tal rota durante todo período entre 2010 e junho de 2020 estão listadas no quadro abaixo:

Quadro 4 – Relação das Empresas que atuaram no mercado relevante São Paulo – Belo Horizonte em algum período entre 2010 e 2020

Empresa	Observação
Empresa Gontijo de Transportes	-
Viação Cometa S/A	Pertence ao Grupo JCA

Fonte: Dados Operacionais, ANTT.

Nos termos da tabela abaixo, verifica-se que o HHI demonstra um mercado altamente concentrado em todos os anos analisados, com variações durante o período. O HHI geral, tanto por passageiros pagantes quanto por poltronas oferecidas, apresentou um pico no 2015, com posterior tendência de queda. Ressalta-se que o pico se deu no momento de transição do regime de outorga. Observando a média do HHI, antes e após a alteração do marco regulatório, verifica-se tendência de concentração de mercado, demonstrando que a alteração regulatória não surtiu efeitos em termos de estrutura de mercado.

Tabela 5 – HHI Geral Mercado Relevante São Paulo – Belo Horizonte

HHI	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Por											
Passageiros	5.149	5.015	5.117	5.261	5.239	5.934	5.742	5.470	5.573	5.562	5.507
Pagantes											
Por											
Poltronas	5.082	5.002	5.000	5.006	5.001	6.925	5.130	5.134	5.232	5.115	5.053
Oferecidas											

Fonte: Elaboração própria.

No que tange os serviços diferenciados, destaca-se monopólio para o tipo “semi-leito” e “cama”, ambos oferecidos exclusivamente pela empresa Viação Cometa S.A. Os serviços do tipo “executivo”, por sua vez, que até 2014 eram ofertados somente pela empresa Viação Cometa S.A., ganharam concorrência no decorrer do período estudado, sendo que em 2020 a Empresa Gontijo de Transportes LTDA conquistou a maior parcela do mercado, com 68 por cento do *Market Share* por número de pagantes.

Tabela 6 – HHI por Serviço Diferenciado Mercado Relevante SP-BH

	2011	2014	2017	2020
Por Passageiros Pagantes				
Convencional com Sanitário	5.904	5.086	5.001	5.076
Executivo	10.000	10.000	5.119	5.058
Semi-Leito	-	-	10.000	10.000
Leito com Ar	5.395	6.410	5.843	5.380
Cama	-	-	10.000	10.000
Por Poltronas Oferecidas				
Convencional com Sanitário	5.413	5.008	5.072	5.749
Executivo	10.000	10.000	5.003	5.618

Semi-Leito	-	-	10.000	10.000
Leito com Ar	5.779	5.069	5.361	5.293
Cama	-	-	10.000	10.000

Fonte: Elaboração própria.

O IAP geral do mercado no período estudado, com aproveitamento inferior a 61%, demonstra a existência de capacidade ociosa em todos os anos analisados. Diante disso, as empresas já instaladas no mercado relevante tem a capacidade de atender desvios de demanda, sem a exigência de grandes novos investimentos, desencorajando a entrada de concorrentes no mercado relevante. Ressalta-se, no entanto, que a média do IAP antes da alteração do marco regulatório é inferior àquela observada após a mudança. Ou seja, no segundo período as empresas passaram a trabalhar com menor capacidade ociosa.

Isso se ao fato de que desde o ano de 2013 somente a Empresa Gontijo de Transportes LTDA trabalha com capacidade ociosa, conforme pode ser observado na tabela abaixo:

Tabela 7 – IAP por Agente Econômico Mercado Relevante SP-BH

	2010	2013	2016	2019	2020
IAP Por Agente Econômico					
Empresa Gontijo de Transportes LTDA	40%	41%	38%	47%	41%
Viação Cometa S.A.	44%	61%	62%	70%	65%

Fonte: Elaboração própria.

Analisando o histórico de entradas verifica-se que não houve qualquer entrada de novo agente nos últimos cinco anos. No entanto, existe convocação de nova empresa, potencial concorrente, para apresentação de documentos para requerimento de Licença Operacional – LOP para atuar no mercado relevante, conforme quadro abaixo:

Quadro 5 – Solicitação de entrada Mercado Relevante São Paulo – Belo Horizonte

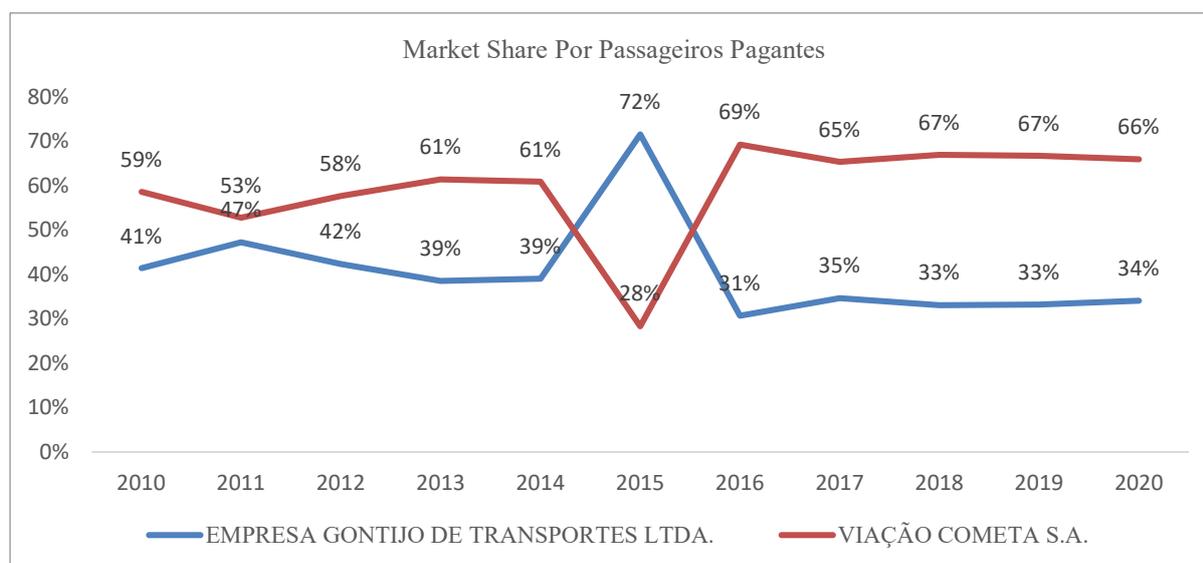
Data	Empresa/Consórcio	Convocação	Data da Convocação
14/04/2020	Kandango Transportes e Turismo LTDA.	Ofício Circular 746	01/06/2020

Fonte: Relatório Análise de Mercados Novos, ANTT.

A demanda pelos serviços de transporte rodoviário interestadual de passageiros na seção São Paulo - Belo Horizonte apresentou dois picos de queda, um em 2011, e outro mais acentuado em 2015, com posterior tendência de crescimento até o ano 2019. O crescimento da demanda a partir de 2015 reforça a rivalidade entre as empresas, uma vez que impede a estabilização de suas parcelas de mercado. No entanto, observa-se que a média da demanda antes da alteração do marco regulatório é substancialmente superior àquela observada no período posterior.

No que tange a variância do *Market Share*, o ano de 2015, atípico, mostra uma reversão de posição dominante entre as empresas do duopólio, dando indícios de rivalidade na disputa pelo mercado. No entanto, tamanha modificação merece cuidado na interpretação, tendo em vista que pode ser resultante de alguma falha de informação entre as empresas e a agência reguladora.

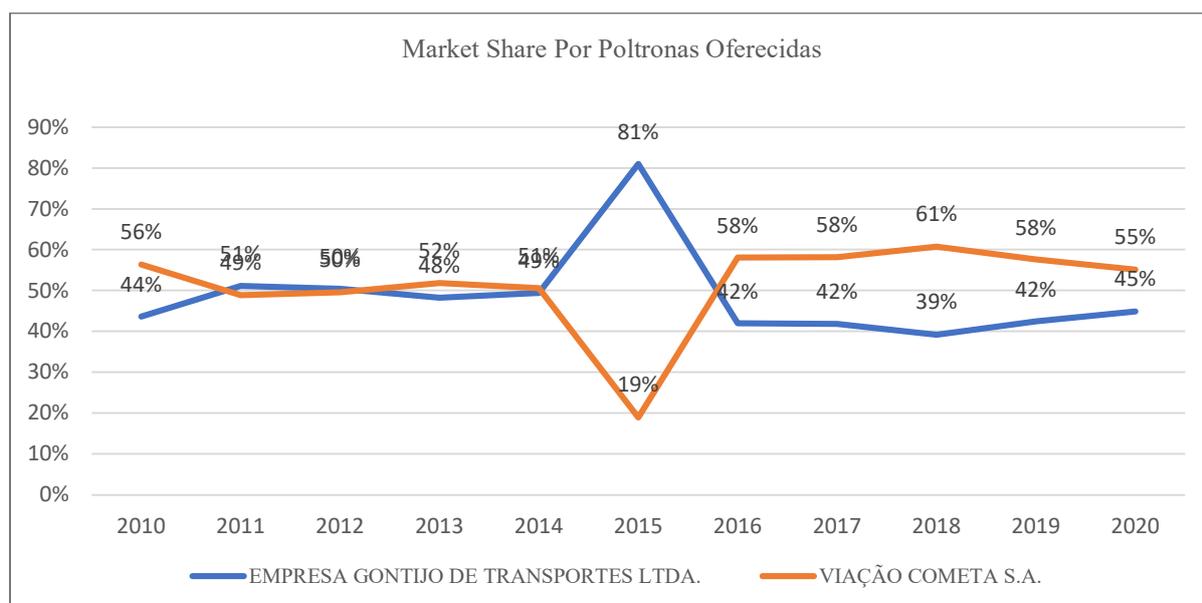
Gráfico 3 - Market Share por Passageiros Pagantes Mercado Relevante SP-BH



Fonte: Elaboração própria.

Quando se analisa o *Market Share* pelo número de poltronas oferecidas, mais uma vez o ano de 2015 mostra uma alteração de tendência. Até 2014, as empresas Gontijo e Viação Cometa disputavam a posição dominante no que tange o número de poltronas oferecidas. Após a reversão ocorrida em 2015, constata-se que a Viação Cometa ganhou parcela de mercado, com pico em 2017, e tendência de reaproximação a partir de 2018. Assim, ainda que o ano de 2015 fosse desconsiderado, a grande variação do *Market Share*, antes e depois de 2015, pode demonstrar a contestabilidade do mercado por todos os agentes.

Gráfico 4 - Market Share por Poltronas Oferecidas Mercado Relevante SP-BH



Fonte: Elaboração própria.

Quanto à oferta de serviços diferenciados, a partir de 2015 houve queda na oferta de serviços do tipo “convencional com sanitário, e crescimento dos tipos “executivo”, “semi-leito” e “leito com ar”. Observa-se que o serviço do tipo “convencional”, que dominava amplamente o mercado antes da alteração do marco regulatório, passou a ocupar a terceira posição em número de poltronas ofertadas a partir de 2017. A alteração do portfólio geral dos serviços ofertados indica que as empresas estão competindo, por meio da diferenciação dos serviços, a fim de angariar clientes.

Embora a análise do mercado relevante tenha demonstrado um mercado altamente concentrado em todo o período estudado, tanto sob a ótica da demanda quanto da oferta de poltronas, a alteração do marco regulatório pode ter trazido maior rivalidade, tendo em vista a variância do *Market Share* e o maior oferecimento de serviços diferenciados. Ademais, o aumento do HHI pode indicar que as empresas deixaram de cooperar na divisão do mercado e passaram a disputar clientes, sendo que a empresa Viação Cometa S.A se mostrou mais eficiente na disputa.

Dessa forma, conclui-se que embora ainda existam barreiras à entrada no mercado relevante São Paulo – Belo Horizonte, reforçadas pela presença de capacidade ociosa, a alteração regulatória imposta pela ANTT pode ter incentivado a competição entre o duopólio que opera o mercado, uma vez verificada a maior disputa entre as empresas a partir de 2015.

4.3 Estudo de Caso 3: Mercado Relevante Juiz de Fora – Rio de Janeiro

O mercado relevante Juiz de Fora – Rio de Janeiro transporta anualmente cerca de 400.000 passageiros, entre ida e volta, figurando, desde 2010, na lista dos maiores mercados relevantes do setor. A distância entre as duas cidades é de 183,57 quilômetros, e as empresas que operaram tal rota no período de janeiro de 2010 a junho de 2020 estão listadas no quadro abaixo:

Quadro 6 – Relação das Empresas que atuaram no mercado relevante Juiz de Fora – Rio de Janeiro em algum período entre 2010 e 2020

Empresa	Observação
Brisa Ônibus S.A.	Pertence ao Grupo Guanabara
Consórcio Federal de Transportes	Pertence ao Grupo Guanabara
Consórcio Guanabara de Transportes	Pertence ao Grupo Guanabara
União Transporte Interestadual de Luxo S.A. (UTIL)	Pertence ao Grupo Guanabara

Fonte: Dados Operacionais, ANTT.

Embora o mercado relevante Juiz de Fora – Rio de Janeiro tenha operado no período de 2010 a 2020 com diversas empresas, todas pertencem ao mesmo Grupo, qual seja, o Grupo Guanabara, configurando monopólio dos serviços ofertados em todo o período. Dessa forma, as alterações regulatórias impostas pela ANTT não modificaram a estrutura desse mercado relevante.

Tabela 8 – HHI Geral Mercado Relevante Juiz de Fora – Rio de Janeiro

HHI	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Por Passageiros Pagantes	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Por Poltronas Oferecidas	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000

Fonte: Elaboração própria.

Durante todo o período analisado constatou-se IAP igual ou superior a 61%, indicando que o aproveitamento da seção superou o padrão estabelecido pela ANTT, e concluindo-se, portanto, pela inexistência de capacidade ociosa. Assim, eventual crescimento de demanda pode exigir mais investimentos do monopolista, abrindo espaço para que outra empresa, principalmente que já detenha as qualificações e infraestrutura necessárias, adentre no mercado. Dessa forma, pela análise da capacidade ociosa não se pode concluir pela existência de barreiras à entrada.

Nos últimos cinco anos não houve entrada de novos concorrentes. No entanto, existe convocação de nova empresa para apresentação de documentos para requerimento de Licença Operacional – LOP para atuar no mercado relevante, conforme quadro abaixo:

Quadro 7 – Solicitação de entrada Mercado Relevante Juiz de Fora – Rio de Janeiro

Data	Empresa/Consórcio	Convocação	Data da Convocação
06/01/2020	Expresso JK Transporte LTDA	Ofício Circular 353	18/03/2020

Fonte: Relatório Análise de Mercados Novos, ANTT.

A demanda pelos serviços de transporte rodoviário interestadual de passageiros entre a cidade de Juíz de Fora e Rio de Janeiro mostrou variância no período analisado, mas com tendência de queda: a demanda média após alteração do marco regulatório é inferior àquela observada no período anterior. Com isso, não se pode constatar rivalidade por meio desse parâmetro.

No que tange o Market Share, não houve variação tendo em vista se tratar de um monopólio que perdurou durante todo período analisado.

Analisando a oferta de serviços diferenciados verifica-se predominância absoluta dos serviços “executivos”, sendo que as categorias mais sofisticadas, como “leito com ar” e “cama” não apresentaram oferta relevante. O fato pode ter relação com curta distância entre o par de origem e destino.

Portanto, constata-se que o novo marco regulatório não alterou as condições de competitividade no mercado.

4.4 Estudo de Caso 4: Mercado Relevante Belo Horizonte – Rio de Janeiro

O mercado relevante Belo Horizonte – Rio de Janeiro transporta cerca de 400.000 passageiros anualmente, estando entre os 10 maiores mercados relevantes do setor. A distância entre as duas cidades é de 443.37 quilômetros, e as empresas que operaram a rota no período entre janeiro de 2010 a junho de 2020 foram:

Quadro 8 – Relação das Empresas que atuaram no mercado relevante Belo Horizonte – Rio de Janeiro em algum período entre 2010 e 2020

Empresa	Observação
Consórcio Guanabara de Transportes	-
Viação Cometa S/A	Pertence ao Grupo JCA

Fonte: Dados Operacionais, ANTT.

A tabela abaixo apresenta o HHI Geral do mercado relevante, mostrando um mercado altamente concentrado em todo período analisado, com pico de concentração no ano de 2015. O HHI médio do período entre 2014 e 2020 mostrou-se superior àquele medido

para o período de 2010 a 2013, demonstrando que a alteração do marco regulatório não trouxe mudanças em termos de pulverização do mercado.

Tabela 9 – HHI Geral Mercado Relevante Belo Horizonte – Rio de Janeiro

HHI	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Por Passageiros Pagantes	5.043	5.239	5.202	5.021	5.012	6.939	5.046	5.004	5.027	5.005	5.796
Por Poltronas Oferecidas	5.010	5.230	5.376	5.015	5.006	6.462	5.001	5.012	5.017	5.013	5.898

Fonte: Elaboração própria.

Analisando a concentração por serviço diferenciado verifica-se que o serviço “leito com ar”, após tendência de queda na concentração, apresentou-se monopolizado no ano de 2020, sendo que o Consórcio Guanabara ficou responsável pelo oferecimento. Tal fato pode ter relação com a pandemia de corona vírus, indicando que a oferta de serviços se adaptou à baixa demanda. Enquanto isso o serviço do tipo “semi-leito” passou a ser amplamente dominado pela Viação Cometa em 2020. Já o serviço do tipo “cama” trabalhava, desde 2017, de forma monopolizada.

Os serviços do tipo “executivo”, por sua vez, que em 2011 eram predominantemente ofertados pelo Consórcio Guanabara de Transportes LTDA, que detinha 82 por cento do *Market Share*, em 2020 tem como empresa líder a Viação Cometa, que é responsável por 51 por cento da oferta do nicho de mercado.

Tabela 10 – HHI por Serviço Diferenciado Mercado Relevante BH-RJ

	2011	2014	2017	2020
Por Passageiros Pagantes				
Convencional com Sanitário	5.062	6.656	6.052	6.622
Executivo	5.655	7.186	5.525	5.000
Semi-Leito	10.000	10.000	7.306	9.901
Leito com Ar	5.105	6.001	5.019	10.000
Cama	-	-	10.000	10.000
Por Poltronas Oferecidas				
Convencional com Sanitário	5.110	5.937	5.885	6.795
Executivo	5.952	7.349	5.574	5.001
Semi-Leito	10.000	10.000	6.794	9.909
Leito com Ar	5.000	6.016	5.005	10.000
Cama	-	-	10.000	10.000

Fonte: Elaboração própria.

Quanto à análise das barreiras à entrada, o IAP médio, medido antes e após a alteração do marco regulatório, mostrou-se crescente. Ou seja, as empresas passaram a trabalhar com maior taxa de ocupação dos veículos que operam a seção. Diante disso, no segundo período existe maior encorajamento para entrada de novos agentes no mercado relevante, uma vez que para atender eventual crescimento de demanda as empresas instaladas teriam que incorrer em novos custos.

A tabela 11 mostra o IAP por agente econômico:

Tabela 11 – IAP por Agente Econômico Mercado Relevante BH-RJ

	2010	2013	2016	2019	2020
IAP Por Agente Econômico					
Consortio Guanabara	52%	88%	77%	64%	66%
Viação Cometa	47%	69%	61%	66%	62%

Fonte: Elaboração própria.

Embora não tenha havido entrada de novos concorrentes no mercado nos últimos 5 anos, existem 4 novas convocações pela ANTT, demonstrando que existe interesse no mercado relevante estudado, que pode ser beneficiado com maior rivalidade, conforme:

Quadro 9 – Solicitação de entrada Mercado Relevante Belo Horizonte – Rio de Janeiro

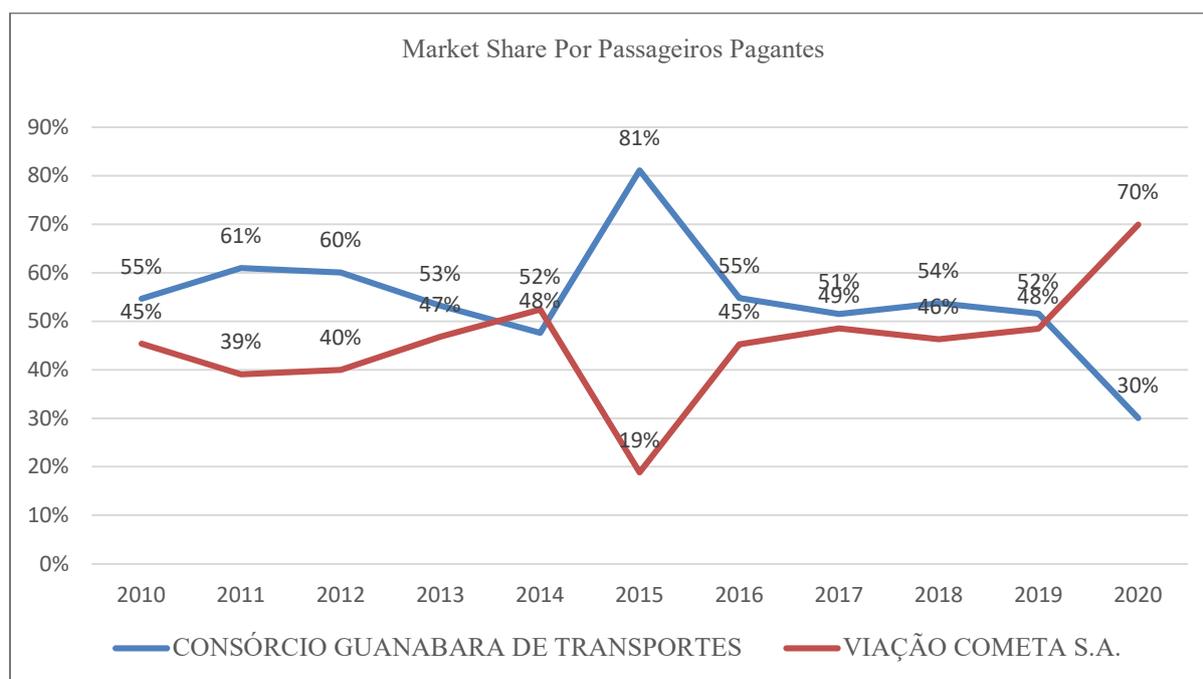
Data	Empresa/Consórcio	Convocação	Data da Convocação
01/10/2019	Trânsito Livre transporte e Turismo Eireli	Ofício Circular 52	20/01/2020
14/10/2019	Trânsito Livre transporte e Turismo Eireli	Ofício Circular 52	20/01/2020
06/01/2020	Expresso JK Transportes LTDA	Ofício Circular 353	18/03/2020
18/02/2020	Cooperativa de Transporte Rodoviário de passageiros, serviços e tecnologia - Buscoop	Ofício Circular 376	23/03/2020

Fonte: Relatório Análise de Mercados Novos, ANTT.

A demanda pelos serviços de transporte rodoviário interestadual na seção Belo Horizonte – Rio de Janeiro apresentou queda acentuada em 2015, com posterior recuperação. Analisando a média demandada do mercado relevante, antes e após a alteração do marco regulatório, verifica-se crescimento no segundo período. O crescimento da demanda, representado pelo maior número de passageiros pagantes, incentiva a rivalidade entre as empresas do duopólio, uma vez que provoca instabilidade em suas parcelas de mercado.

Quanto ao *Market Share*, houve alterações de posição dominante entre as empresas do duopólio em 2014 e 2019, demonstrando rivalidade, ou seja, o mercado é contestado pelos agentes. No entanto, assim como se observou no Mercado Relevante São Paulo – Belo Horizonte, que também apresenta estrutura de duopólio, o *Market Share* do Mercado Relevante Belo Horizonte – Rio de Janeiro se mostrou atípico em 2015. O dado merece cuidado na interpretação, tendo em vista ainda que nesse mesmo ano a demanda apresentou enorme queda, podendo indicar que os dados da Viação Cometa S.A, em ambos mercados relevantes, foram subestimados em 2015.

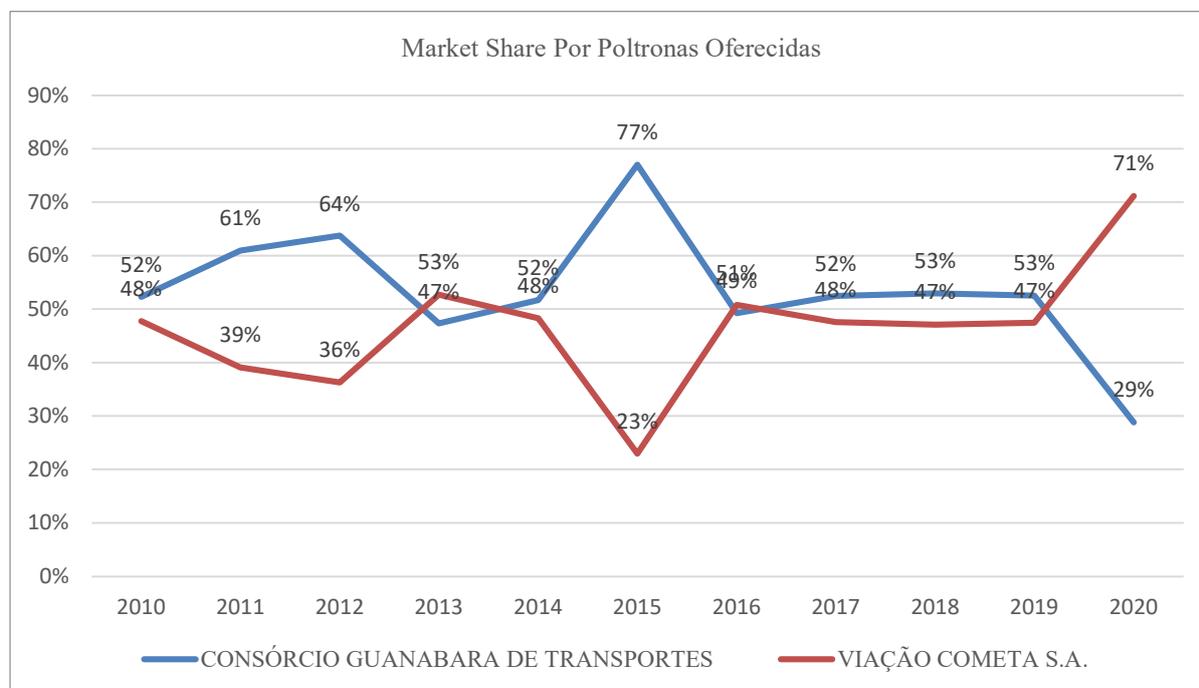
Gráfico 5 - Market Share por Passageiros Pagantes Mercado Relevante BH-RJ



Fonte: Elaboração própria.

Analisando o *Market Share* pelo número de poltronas oferecidas obtém-se a mesma conclusão de que as empresas têm disputado o mercado, sendo que o ano de 2020 mostrou clara liderança da empresa Viação Cometa S.A, que vinha desde 2015 ocupando o segundo lugar. Dessa forma, pela análise do *Market Share* conclui-se que a rivalidade entre as empresas foi incentivada por meio da alteração do marco regulatório.

Gráfico 6 - Market Share por Poltronas Oferecidas Mercado Relevante BH–RJ



Fonte: Elaboração própria.

Quanto à oferta de serviços diferenciados, verifica-se queda acentuada na oferta dos serviços tradicionais a partir de 2014, sendo que os serviços diferenciados do tipo “executivo” e “semi-leito” apresentaram o maior crescimento. Recentemente, a partir de 2017, os serviços do tipo “cama” tem ganhado mercado. Assim, percebe-se que as empresas estão buscando se diferenciar para angariar consumidores.

Portanto, o mercado relevante Belo Horizonte – Rio de Janeiro mostrou-se como um duopólio durante todo período analisado, com pico de concentração em 2015, quando o HHI atingiu o ápice. Contudo, a grande variância dos *Market Shares*, aliada à maior oferta de serviços diferenciados, e a alteração da empresa líder de mercado, demonstra que as duas empresas passaram a disputar mais o mercado a partir de 2014. A maior rivalidade tem ocorrido principalmente nos serviços do tipo “executivo”, responsável por 47 por cento da oferta do mercado relevante em 2020.

Ademais, a ausência de capacidade ociosa tem atraído potenciais competidores, sendo que existem 4 pedidos de novos ingressos em análise pela ANTT. Dessa forma, pode-

se concluir que a alteração do marco regulatório fora benéfica para o mercado, que se tornou mais competitivo.

4.5 Estudo de Caso 5: Mercado Relevante Goiânia – Brasília

O mercado relevante Goiânia – Brasília apresenta-se como um dos maiores do setor, transportando anualmente, em média, mais de 300.000 passageiros entre viagens de ida e de volta. A distância entre as duas cidades é de apenas 192.90 quilômetros, sendo que existem inúmeras empresas que operam a rota. No entanto, a maioria delas enquadra-se na situação em que o par de origem e destino Goiânia – Brasília representa apenas uma pequena seção de uma linha de grande quilometragem.

Tendo em vista a deficiência dos dados referentes ao número de poltronas ofertadas no mercado relevante Goiânia – Brasília, o índice HHI fora calculado baseado apenas no número de passageiros pagantes. Analisando a tabela abaixo verifica-se um mercado altamente concentrado em todo período. Contudo, quando se avalia o HHI médio, antes e depois da mudança regulatória, verifica-se que houve pulverização do mercado no segundo período.

Tabela 12 – HHI Geral Mercado Relevante Goiânia – Brasília

HHI	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Por Passageiros Pagantes	9.823	9.889	9.811	9.854	9.848	9.890	9.824	9.947	6.841	8.976	6.521

Fonte: Elaboração própria.

Medindo o Índice HHI por serviço diferenciado constata-se que a queda da concentração do mercado ocorreu principalmente na oferta dos serviços “convencionais com sanitário”. Diante do exposto, não há como se afastar preocupações concorrenciais ao analisar o índice de concentração do mercado relevante Goiânia – Brasília.

Tabela 13 – HHI por Serviço Diferenciado Mercado Relevante Goiânia – Brasília

	2011	2014	2017	2020
Por Passageiros Pagantes				
Convencional sem Sanitário	10.000	10.000	-	-
Convencional com Sanitário	9.779	9.710	9.952	7.455
Executivo	10.000	10.000	9.938	9.880
Semi-Leito	-	-	-	-
Leito com Ar Cama	-	-	10.000	10.000

Fonte: Elaboração própria.

Quanto à análise das barreiras à entrada, o IAP do mercado relevante no período de janeiro de 2010 até junho de 2020 demonstra a existência de capacidade ociosa até o ano de 2014, tendo em vista que até esse ano o aproveitamento fora inferior ao padrão de 61% definido pela ANTT. De 2015 adiante, quando da transição do regime regulatório, a capacidade ociosa só se mostrou presente no ano de 2019.

Observa-se que os dados do número de poltronas ofertadas dos anos de 2016, 2017 e 2018 se mostraram inconsistentes, em quantidade inferior ao número de passageiros. Dessa forma, considerou-se a média entre os anos de 2015 e 2018 para obtenção dos resultados esperados para aqueles anos.

No que tange o histórico de entradas no mercado relevante, observa-se que muitas empresas passaram a atuar no mercado no período estudado. Em 2010, apenas as empresas Eucatur, Grupo Viação Aragarina/Viação Goiânia e Viação São Luiz atendiam o mercado. Após, surgiram os serviços prestados pelas seguintes empresas: Paratins Transporte e Turismo; Expresso São Luiz; Viação Nossa Senhora Aparecida; Expresso Transporte e Turismo; Kandango Transporte e Turismo e Realmaia Turismo e Cargas. No entanto, a participação dessas empresas em termos de *Market Share* não se mostrou relevante. Dessa forma, as barreiras à entrada não se mostram como uma preocupação concorrencial no mercado relevante Goiânia – Brasília. Ademais, existe ainda nova solicitação de entrada em nome da empresa Kandango Transportes E Turismo LTDA, conforme quadro abaixo:

Quadro 10 – Solicitação de entrada Mercado Relevante Goiânia – Brasília

Data	Empresa/Consórcio	Convocação	Data da Convocação
03/04/2020	Kandango Transportes E Turismo LTDA.	Ofício Circular 746	01/06/2020

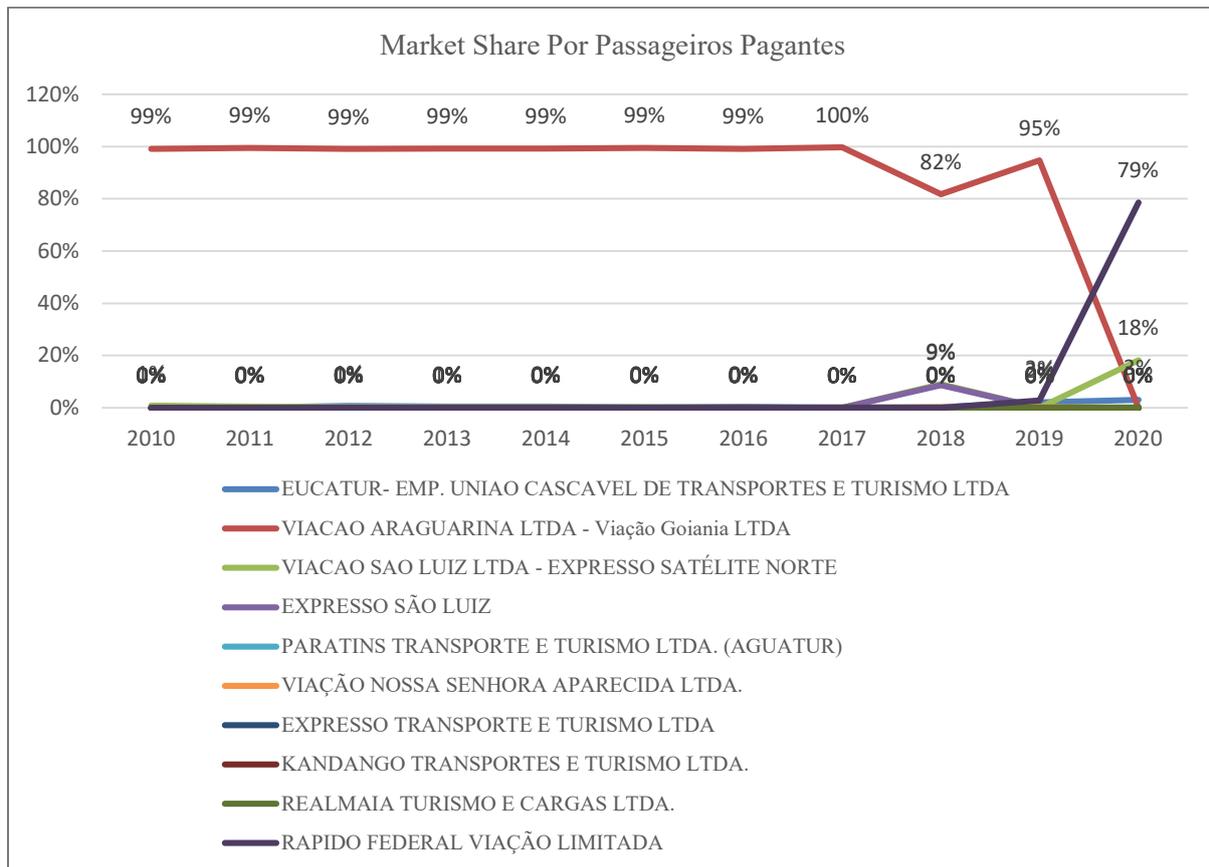
Fonte: Relatório Análise de Mercados Novos, ANTT.

Analisando a demanda média do período pré e pós alteração do marco regulatório verifica-se que no segundo momento o número é maior. Esse crescimento médio da demanda pode indicar rivalidade tendo em vista a capacidade de instabilização do *Market Share* dos agentes.

No que tange o *Market Share*, o grupo Odilon Santos, formado pela Viação Aragarina e Viação Goiânia, foi líder absoluto do mercado até o final de 2019, quando suas linhas foram repassadas para a empresa Rápido Federal, pertencente ao Grupo Guanabara. As demais empresas, que operam linhas de maior quilometragem, cuja seção Goiânia – Brasília se trata de pequeno trecho, não obtiveram grande margem de mercado.

No entanto, a concentração do mercado diminuiu a partir de 2018, quando a hegemonia do mercado fora quebrada diante da derrocada do Grupo Odilon Santos, que culminou no seu pedido de recuperação judicial em 2019. Nesse interim, outros agentes do mercado relevante puderam angariar pequena parcela do mercado relevante. Assim, a pulverização do mercado pode não ser resultado direto da mudança regulatória, mas fruto da transição de linhas entre os Grupos Odilon Santos e Guanabara.

Gráfico 7 - Market Share por Passageiros Pagantes Mercado Relevante GO-BSB



Fonte: Elaboração própria.

Quanto à oferta de serviços diferenciados, verifica-se que os serviços do tipo “convencionais” continuam dominando amplamente o mercado, demonstrando que a alteração do marco regulatório não provocou alteração do portfólio de serviços ofertados. Dessa forma, não se pode concluir que existe rivalidade por meio do parâmetro de oferta de serviços diferenciados.

Portanto, a alteração do marco regulatório dos serviços de transporte rodoviário interestadual de passageiros não gerou efeitos significativos no mercado relevante Goiânia – Brasília.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS E IMPLICAÇÕES DE POLÍTICAS

A análise concorrencial de cinco entre os maiores mercados de transporte rodoviário interestadual de passageiros demonstrou que a política pública de liberalização do setor em busca de maior competitividade e eficiência não surtiu os mesmos efeitos em todos os mercados relevantes: enquanto os mercados com estrutura de duopólio apresentaram indícios de maior rivalidade após a alteração do marco regulatório, aqueles já dominados pela empresa líder, dona de maior parcela do *Market Share*, não foram modificados significativamente.

Ressalta-se, no entanto, que estão em análise pela ANTT vários pedidos de solicitação de novos mercados, sendo que o número deve ser maior ao final da conjuntura recessiva e restritiva imposta pela pandemia de corona vírus. Dessa forma, é importante que a reguladora tenha o cuidado para que os mercados relevantes menos lucrativos não passem por interrupção de serviços, uma vez que a tendência é de que no futuro as empresas migrem para as seções mais lucrativas. Essa rivalidade deve crescer principalmente em razão daquelas empresas que estão fora do mercado relevante, mas que já atuam na região, possuindo toda infraestrutura necessária, como garagem, pontos de parada, acesso aos terminais rodoviários, além das qualificações exigidas pela legislação.

Por outro lado, a chegada de empresas disruptivas, como a Buser, pode movimentar o mercado, transformando, assim como o fizera o Uber no mercado de transporte privado urbano, o setor de transporte rodoviário interestadual, e fomentando a disputa por passageiros. Ocorre que nos últimos meses a ANTT tem apreendido os ônibus operados pela Buser, na justificativa de que eles não possuem autorização para o transporte regular de passageiros e, para o caso de regime de fretamento, devem trabalhar com os mesmos passageiros nos percursos de ida e de volta.

Enquanto a disputa com a Buser ainda se encontra na justiça, as empresas estabelecidas no mercado regular tem enfrentado a queda na demanda em razão da pandemia com o oferecimento sistemático de passagens promocionais, com anúncios de “saldão de ofertas” como se observa em lojas de departamento. Ou seja, ainda que a estrutura dos mercados não tenha se transformado em termos de concentração, a alteração do marco regulatório tornou possível que as empresas adptassem a oferta às condições de demanda, de acordo com o patamar de custos de cada empresa do setor.

Portanto, considerando que o mercado continua em transformação, fica como sugestão para pesquisas futuras, quando já estiver em pleno funcionamento o MONTRIP,

sistema implantado pela ANTT que estabelece os padrões para a coleta, armazenamento, disponibilização e envio de dados que possibilitem o acompanhamento tempestivo da operação dos serviços de transporte, a análise do comportamento das tarifas praticadas.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Dados Operacionais**. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/passageiros/Dados_Operacionais>. Acesso em: 30/04/2020.

_____. **Institucional**. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/institucional/index.html>>. Acesso em: 30/04/2020.

_____. **Resolução ANTT nº 4.770, de 25 de junho de 2015**. Dispõe sobre a regulamentação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob o regime de autorização. Disponível em: <https://anttlegis.datalegis.inf.br/action/UrlPublicasAction.php?acao=abrirAtoPublico&num_ato=00004777&sgl_tipo=RES&sgl_orgao=DG/ANTT/MT&vlr_ano=2015&seq_ato=000>. Acesso em: 30/04/2020.

_____. **Resolução nº 5.396, de 3 de agosto de 2017**. Regulamenta a oferta de tarifa promocional para os serviços de transporte rodoviário e ferroviário regular interestadual e internacional de passageiros e semiurbano de passageiros. Disponível em <https://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/19222491/do1-2017-08-08-resolucao-n-5-396-de-3-de-agosto-de-2017-19222412>. Acesso em 29/04/2020.

BRASIL. **Constituição (1988)**. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, DF: Presidência da República, [2016]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>. Acesso em: 30/04/2020.

_____. **Decreto n. 5.396, de 3 de agosto de 2017**. Regulamenta a oferta de tarifa promocional para os serviços de transporte rodoviário e ferroviário regular interestadual e internacional de passageiros e semiurbano de passageiros. Disponível em <<http://www.in.gov.br/materia/->

/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/19222491/do1-2017-08-08-resolucao-n-5-396-de-3-de-agosto-de-2017-19222412. Acesso em: 18/04/2020.

_____. **Decreto n. 10.157, de 4 de dezembro de 2019.** Institui a Política Federal de Estímulo ao Transporte Rodoviário Coletivo Interestadual e Internacional de Passageiros. Disponível em <<http://www.in.gov.br/web/dou/-/decreto-n-10.157-de-4-de-dezembro-de-2019-231562129>> Acesso em: 18/04/2020.

_____. **Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011.** Estrutura o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência; dispõe sobre a prevenção e repressão às infrações contra a ordem econômica; altera a Lei nº 8.137, de 27 de dezembro de 1990, o Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941 - Código de Processo Penal, e a Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985; revoga dispositivos da Lei nº 8.884, de 11 de junho de 1994, e a Lei nº 9.781, de 19 de janeiro de 1999; e dá outras providências. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/l12529.htm>. Acesso em: 30/04/2020.

_____. **Lei nº 12.996, de 18 de junho de 2014.** Altera as Leis nº 12.715, de 17 de setembro de 2012, que institui o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores - INOVAR-AUTO, 12.873, de 24 de outubro de 2013, e 10.233, de 5 de junho de 2001; e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2014/Lei/L12996.htm>. Acesso em: 30/04/2020.

_____. **Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.** Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10233.htm>. Acesso em: 30/04/2020.

_____. **Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011.** Estrutura o Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência; dispõe sobre a prevenção e repressão às infrações contra a ordem econômica; altera a Lei nº 8.137, de 27 de dezembro de 1990, o Decreto-Lei nº 3.689, de 3 de outubro de 1941 - Código de Processo Penal, e a Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985; revoga dispositivos da Lei nº 8.884, de 11 de junho de 1994, e a Lei nº 9.781, de 19 de janeiro de 1999; e dá outras providências. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/l12529.htm>. Acesso em 30/04/2020.

CONSELHO ADMINISTRATIVO DE DEFESA ECONÔMICA (CADE). **Documento de trabalho nº 001/2014.** Disponível em: <<http://www.cade.gov.br/aceso-a-informacao/publicacoes-institucionais/dee-publicacoes-anexos/documento-de-trabalho-n-01-2014-indicadores-de-concorrenca.pdf>>. Acesso em: 30/04/2020.

_____. **Cartilha do CADE.** Disponível em <<http://www.cade.gov.br/aceso-a-informacao/publicacoes-institucionais/cartilha-do-cade.pdf>>. Acesso em 21/08/2020. (2016a).

_____. **Guia Análise de Atos de Concentração Horizontal.** Disponível em <http://www.cade.gov.br/aceso-a-informacao/publicacoes-institucionais/guias_do_Cade/guia-para-analise-de-atos-de-concentracao-horizontal.pdf/view>. Acesso em 20/05/2020. (2016b).

_____. **Documento de trabalho nº 002/2017.** Disponível em: <<http://www.cade.gov.br/aceso-a-informacao/publicacoes-institucionais/dee-publicacoes-anexos/documento-de-trabalho-02-2017>>. Acesso em: 30/04/2020. (2017)

_____. **Nota Técnica nº 39/2018/DEE/CADE.** Disponível em <<http://www.cade.gov.br/aceso-a-informacao/publicacoes-institucionais/dee-publicacoes-anexos/nota-tecnica-no-39-1.pdf>>. Acesso em 17/04/20. (2018 a)

_____. **Parecer nº 13/2018/CGAA4/SGA1/SG**. Disponível em https://sei.cade.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?DZ2uWeaYicbuRZEFhBt-n3BfPLlu9u7akQA8mpB9yOQaOpPvzXkyWxRSL_4LzX2bzlf4-UAQHzZDhtZYA2bNFesoxbIrlhYlwewynh1v_1fgjVrtVs-KKtndrnOFqpt. Acesso em 17/04/2020. (2018 b)

COUTO, A. P. **Transporte Regular Interestadual por Ônibus: características e revisão da regulação, 2013**. Disponível em < <https://repositorio.unb.br/handle/10482/16162v>> Acesso em 07/07/2020.

FERRAZ, André Santos. **As Abordagens Teóricas sobre Atos de Concentração das Escolas de Harvard e de Chicago**. Disponível em < <http://revista.cade.gov.br/index.php/revistadedefesadaconcorrenca/article/view/124>>. Acesso em 07/07/2020. (2014).

KUPFER, David; HASENCLEVER, Lia. **Economia industrial: fundamentos teóricos e práticas no Brasil**. Elsevier, 2013.

LOPES, Castiglioni Herton. **O Modelo Estrutura-Condução Desempenho e a Teoria Evolucionária Neoschumpeteriana: uma proposta de integração teórica**. Disponível em < <https://www.scielo.br/pdf/rec/v20n2/1415-9848-rec-20-02-00336.pdf>> Acesso em 06/07/2020. (2016).

MARTINS, Francisco Giusepe Donato. **Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros: Regulação e Concentração Econômica**. Disponível em http://www.transportes.unb.br/index.php?option=com_phocadownload&view=category&download=209:mercados-de-transporte-rodoviario-interestadual-de-passageiros-uma-analise-sob-enfoque-dinamico-de-elementos-determinantes-das-condicoes-de-concorrenca&id=31:dissertacoes-2007&Itemid=643. Acesso em 06/07/2020. (2004)

RIBEIRO, Marcia Carla Pereira. STARKE, Felipe. **Eficiência e Concentração Empresarial: O Caso do Setor de Bebidas Frias**. Disponível em <

<http://www.publicadireito.com.br/artigos/?cod=29ddf7414ac131a8>> Acesso em 08/07/2020. (2014).

RIBEIRO, Hugo Alves Silva. **Identificação de concorrência ruínosa nos serviços de transporte rodoviário interestadual de passageiros.** Disponível em <https://repositorio.unb.br/bitstream/10482/35351/1/2019_HugoAlvesSilvaRibeiro.pdf>. Acesso em 18/04/2020. (2019).

conselho editorial

COORDENAÇÃO

José Luiz Rossi Junior

Thiago Costa Monteiro Caldeira

SUPERVISÃO E REVISÃO

Renan Silveira Holtermann

Matheus Gonçalves

Mathias Schneid Tessmann

Milton de Souza Mendonça Sobrinho

Alessandro de Oliveira Gouveia Freire

COMUNICAÇÃO & MARKETING

Antonio Aleixo Zaninetti Silva

PROJETO GRÁFICO E DIAGRAMAÇÃO

Juliana Vasconcelos



The background features a dark blue color scheme with various data visualization elements. On the left, there is a bar chart with five bars of increasing height, with values 178, 180, 175, 172, and 190. A line graph with two upward-trending lines is overlaid on the bars. To the right, there are two circular progress indicators, one showing 60% and another showing 75%. A dotted line with a downward-pointing triangle and a sine wave are also visible. The overall aesthetic is modern and technical.

idp

SGAS Quadra 607 - Módulo 49
Via L2 Sul, Brasília-DF
CEP: 70200-670

  /sejaidp
 (61) 3535-6565
 idp.edu.br