



University of Brasilia



Economics and Politics Research Group

A CNPq-Brazil Research Group

<http://www.EconPolRG.wordpress.com>

Research Center on Economics and Finance–CIEF

Research Center on Market Regulation–CERME

Research Laboratory on Political Behavior, Institutions
and Public Policy–LAPCIPP

Master's Program in Public Economics–MESP

Uma análise dos efeitos da fusão ALL-Brasil Ferrovias no preço do frete
ferroviário de soja no Brasil

Bruno Ribeiro Alvarenga and Paulo Augusto P. de Britto

Agência Nacional de Transportes Terrestres, Universidade de Brasília

Economics and Politics Working Paper 39/2014
October 1, 2014

Economics and Politics Research Group
Working Paper Series

UMA ANÁLISE DOS EFEITOS DA FUSÃO ALL-BRASIL FERROVIAS NO PREÇO DO FRETE FERROVIÁRIO DE SOJA NO BRASIL

Bruno Ribeiro Alvarenga

Agência Nacional de Transportes Terrestres

Paulo Augusto P. de Britto

Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade

Centro de Estudos em Regulação de Mercados

Universidade de Brasília

RESUMO: O objetivo deste trabalho é analisar as consequências da fusão entre América Latina Logística (ALL) e Brasil Ferrovias, ocorrida em 2006, sobre o valor do frete do transporte de soja no Brasil. As empresas, concessionárias do transporte ferroviário de carga no Brasil, possuem malhas concorrentes na provisão do serviço de movimentação de soja da região centro-oeste do Brasil até o Porto de Santos. Esse fato despertou preocupação do Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência durante a fase de apreciação do ato de concentração; ainda assim, a fusão foi aprovada. Passados alguns anos da operação, esse trabalho estima o impacto da fusão sobre os preços a partir de um modelo econométrico de diferenças-em-diferenças. O resultado empírico apontou que os preços registraram aumentos significativos como resultado a fusão, indicando que a operação permitiu exercício do poder de mercado por parte da nova empresa em virtude de uma estrutura de mercado mais concentrada.

ABSTRACT: The aim of this study is to analyze the consequences of the merger between Latin America logistics (ALL) and Brasil Ferrovias, occurred in 2006, on the price of shipping freight of soybeans in Brazil. The companies have competing railways connecting the Central-West region of Brazil to the port of Santos. This fact raised concern of the Brazilian System of Competition Defense during the assessment phase of the merger, yet the merger was approved. Few years after the merger, this paper estimates its impact on prices by making use of a econometric model of differences-in-differences. The result showed that prices recorded significant increases as a result of the merger, indicating that the operation allowed the exercise of market power by the new company due to a more concentrated market structure.

1. INTRODUÇÃO

O Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência, hoje composto pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) e pela Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda (SEAE), tem como uma de suas principais funções a análise de atos de concentração que possam resultar em significativa elevação da capacidade de exercício de poder de mercado por parte das partes envolvidas.

Em geral, concentrações modificam a estrutura de mercado, podendo levar a perdas de bem-estar aos consumidores ao diminuir a rivalidade no mercado. Em decorrência da alteração na estrutura de mercado e de um eventual aumento do poder de mercado da empresa formada, pode haver aumentos de preços, redução da qualidade comercializada, diminuição da variedade ofertada ou mesmo redução no ritmo de inovações. Com efeito, operações que elevem a concentração da oferta em um mercado devem ser barradas sempre que um aumento na probabilidade de exercício de poder de mercado não for compensados por eficiências econômicas compartilhadas com os consumidores.

A análise de atos de concentração não é uma tarefa simples, sobretudo devido à assimetria de informações entre o órgão antitruste e os agentes de mercado. Na maioria dos casos, a órgão antitruste baseia sua análise majoritariamente em dados disponibilizados pelas próprias empresas ou por concorrentes. Outra dificuldade consiste na necessidade de se prever cenários futuros, com e sem a operação, de forma a se determinar o efeito esperado específico da operação. Também consiste em um desafio o fato de uma única agência antitruste trabalhar com diversos setores da economia, o que exige conhecer em detalhes cada um deles.

O acompanhamento e o estudo dos preços praticados após a concretização de uma fusão, bem como das quantidades comercializadas, poderiam indicar se a análise concorrencial foi correta. Indicariam também se foram confirmadas as suposições realizadas pelos órgãos antitruste para aprovar as concentrações. Por fim, esses estudos ajudariam os reguladores a aprimorar as técnicas de simulação de fusões.

Essas análises, no entanto, são escassas. Até 2009 havia, na literatura estrangeira, apenas duas dezenas de estudos que analisavam, de forma retrospectiva, efeitos de fusões sobre os preços (Ashenfelter *et al.*, 2009). Com efeito, esse artigo busca contribuir com essa literatura, em particular com a análise *ex-post* de uma concentração já analisada pelo CADE.

A concentração analisada nesse trabalho, ocorrida em 2006, envolveu duas empresas de transporte ferroviário de cargas: a América Latina Logística (ALL) e a Brasil Ferrovias. A aquisição do grupo Brasil Ferrovias, que operava três malhas ferroviárias concentradas no centro-oeste e sudeste do país, pela ALL, operadora de uma malha ferroviária no sul do Brasil, representou uma concentração no mercado de transporte ferroviário de *commodities* agrícolas aos portos brasileiros. O objetivo específico desse artigo é o de analisar o impacto da operação ALL-Brasil Ferrovias sobre os preços do transporte de soja praticados pela nova empresa.

O trabalho está estruturado da seguinte forma: a próxima seção apresenta a descrição da operação e as análises por órgãos de defesa da concorrência; a seção 3 apresenta o modelo teórico e a técnica de estimação; a seção 4 traz o modelo empírico e os dados; a seção 5 apresenta os resultados da estimação e, finalmente, a seção 6 conclui o trabalho.

2. DESCRIÇÃO DA OPERAÇÃO E ANÁLISES POR ÓRGÃOS COMPETENTES

Trata-se da aquisição pela América Latina Logística S.A. (ALL) do controle societário das concessionárias Ferrovias Bandeirantes S.A. (Ferrobán), Ferrovias Norte Brasil S.A. (Feronorte) e Ferrovias Novoeste S.A. (Novoeste), todas pertencentes ao grupo Brasil Ferrovias.

A ALL é empresa concessionária dos serviços públicos de transporte ferroviário de cargas, desde 1997. Sua malha ferroviária possui atualmente extensão de 6.586 km, abrangendo os estados de Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná. Conforme informações do Sistema de Acompanhamento e Fiscalização de Transporte Ferroviário (SAFF), da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), no ano de apresentação da operação a principal mercadoria transportada pela ALL era a soja, representando cerca de 40% do total transportado.

A Ferrobán, até então empresa pertencente ao grupo Brasil Ferrovias e com sobreposição de malha com a ALL, possuía malha com 1.593 km de extensão, abrangendo desde a região portuária de Santos até as fronteiras oeste e sul do Estado de São Paulo, alcançando ainda o Estado de Minas Gerais. A concessionária possuía, em 2006, o setor agrícola como principal cliente, o qual representava 65% do total transportado pela ferrovia, sendo o açúcar e a soja os principais itens transportados.

A Ferronorte obteve a concessão para estabelecer um sistema de transporte ferroviário de carga que se estende pelos estados de Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso, Rondônia e Pará. A malha da Ferronorte possuía extensão de 512 km e era utilizada majoritariamente para o transporte de soja, incluindo farelo de soja, representando 94% da produção total da empresa no ano de 2006.

Por fim, a Novoeste detinha uma malha ferroviária de 1.621 km, cobrindo extensões nos estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul. Em termos de carga transportada, a soja foi a principal mercadoria transportada em 2006, representando 35% da produção da ferrovia.

Ao analisar a operação, a Agência Nacional de Transporte Terrestres (ANTT) definiu os mercados afetados como o de transporte ferroviário e multimodal de cargas destinado aos setores de construção civil, de combustíveis e de agricultura, nas regiões centro-oeste, sudeste e sul do Brasil, e nordeste e central da Argentina. Mencionou que o acesso ao Porto de Santos pela Brasil Ferrovias, e ao Porto de Paranaguá via ALL, passaria a ser feito por um único operador (ANTT, 2006), resultando em posição dominante no transporte da soja destinada à exportação. Contudo, concluiu a ANTT que, apesar do risco de abuso de posição dominante, a operação deveria ser aprovada em face aos ganhos em economias de escala e escopo que dela decorreriam.

A SEAE, assim com a ANTT, não mostrou preocupação com o aspecto horizontal da operação, pois cada ferrovia possuía um traçado próprio com destino a portos diferentes. A SEAE entendeu que a operação implicaria apenas um aumento da malha ferroviária da ALL, e que um eventual risco de aumento de preços seria mitigado pela atuação da ANTT (SEAE, 2006).

Em instrução complementar, o CADE verificou que a exportação da soja e derivados produzidos na região centro-oeste do Brasil pode seguir duas rotas logísticas envolvendo o modal ferroviário. A primeira rota, ligada pela Ferroban, tem como origem o Terminal de Alto Taquari e como destino o Porto de Santos. A segunda rota, operada pela ALL, liga Maringá, Londrina e Ourinhos aos portos de Paranaguá e de São Francisco do Sul. O CADE confirmou a relação de concorrência entre as duas rotas, para um determinado conjunto de exportadores. Concluiu, assim, que a aprovação do ato geraria sérias preocupações de natureza concorrencial e, em particular, que os exportadores de soja originária da região centro-oeste do país passariam a se defrontar com um monopólio no transporte ferroviário de seus produtos até os principais portos de embarque para o exterior. Desta feita, o CADE recomendou a aprovação com restrições, exigindo a assinatura de um Termo de Compromisso de Desempenho estipulando metas de produtividade a serem alcançadas pela nova empresa, bem como especificando restrições comportamentais.

3. MODELO TEÓRICO E TÉCNICA DE ESTIMAÇÃO

Uma análise típica para testar o efeito de uma fusão sobre os preços em determinado mercado pode ser feita estimando-se o seguinte modelo:

$$p_{Mt} = \alpha_{M0} + \beta_M Y_t + \alpha_{Mt} \text{Fusão} + \varepsilon_{Mt} \quad (1)$$

em que: p_{Mt} : preço no mercado M, no período t; Y_t : vetor de fatores exógenos de custo e de demanda; *Fusão*: variável *dummy* que assume valor 0 antes da fusão e valor 1 após a fusão; e α_{Mt} : efeito da fusão sobre os preços.

Esse tipo de abordagem, conforme argumentam Hunter *et al.* (2008), é falho na medida em que a medição da variável dependente para o grupo de controle ocorre em condições diversas da medição da mesma variável para o grupo de tratamento. No caso em análise, a estimação desse modelo implicaria a necessidade de se identificar características distintas nos mercados afetados e nos mercados não afetados pela operação, sem o que impactos de eventuais choques em mercados específicos seriam atribuídos erroneamente à operação de fusão.

Uma forma de contornar esse problema consiste na construção do modelo de diferenças-em-diferenças obtido a partir da comparação entre os preços observados no mercado pós-fusão com os preços que prevaleceriam nesse mesmo mercado caso a fusão não ocorresse. Para tanto, se deve estabelecer o preço sem fusão, ou preço contrafactual, da seguinte forma:

$$p_{Ct} = \alpha_{C0} + \beta_C Y_t + \varepsilon_{Ct} \quad (2)$$

em que: p_{Ct} : preço no mercado sem fusão, no período t; e Y_t : o vetor de fatores exógenos de custo e de demanda.

Subtraindo-se (2) de (1), tem-se o modelo de diferenças-em-diferenças:

$$p_{Mt} - p_{Ct} = (\alpha_{M0} - \alpha_{C0}) + \alpha_{Mt} Fusão + (\varepsilon_{Mt} - \varepsilon_{Ct}) \quad (3)$$

A suposição de que os fatores exógenos Y_t são independentes da fusão permite que equação (3) capture o efeito específico da fusão através do parâmetro α_{Mt} .

Essa metodologia, ao identificar um grupo de produtos com as mesmas condições de demanda e de custos da empresa resultante da fusão e, conseqüentemente, expostos aos mesmos tipos de choques exógenos, descarta a necessidade de especificação desses choques.

4. MODELO EMPÍRICO E BASES DE DADOS

O modelo empírico estimado para capturar um eventual efeito da fusão entre Brasil Ferrovias e ALL sobre os preços do frete da soja é:

$$\Delta p_{it} = \alpha_t + \sum_{t=2}^{12} M_t + \beta_1 Fusão_{it} + \beta_2 Fusão_{it} \times Empresa_{it} + \beta_3 Dist_{it} + \beta_4 Dist_{it}^2 + \beta_5 TU_{it} + \beta_6 TU_{it}^2 + AR(1) + \varepsilon_{it} \quad (4)$$

em que: ΔP_{it} : diferença entre os preços P_{it} e P_{it-1} , praticados pela empresa i ; M_{it} : variável binária indicando o mês; $Fusão_{it}$: variável binária igual a um para o período pós-fusão; $Empresa Fusão_{it}$: variável binária igual a um se a empresa participou da fusão; $Dist_{it}$: distância, em quilômetros, do fluxo de transporte; TU_{it} : massa, em toneladas, da carga transportada; e $AR(1)$: componente auto-regressivo de ordem 1.

Neste modelo, o preço é representado pelo valor do frete, em Reais, praticado pela concessionária i no período t , já descontados impostos, abatimentos e deduções. Além da variável que capta o efeito da fusão sobre os preços ($Empresa Fusão_{it}$), outras variáveis de controle foram incluídas: variáveis *dummies* indicativas de mês (M_{it}), de estrutura de mercado ($Fusão_{it}$), de distância do fluxo ($Dist_{it}$) e de peso da carga (TU_{it}). As variáveis binárias indicativas de mês buscam controlar a alta sazonalidade existente no mercado agrícola. Os outros controles, $Dist_{it}$ e TU_{it} , estão indiretamente correlacionados com a variável explicada, via custos, e diferem entre cada concessionária e a cada período de tempo, motivo pelo qual foram adicionadas ao modelo. Os termos quadráticos buscam captar a relação não linear, decorrente de economias de escala típicas no setor, entre o preço praticado e as variáveis explicativas $Dist_{it}$ e TU_{it} ; espera-se que os custos cresçam a taxas decrescentes com o aumento da distância ou do volume transportado.

O coeficiente que mensura o efeito da fusão sobre os preços praticados pela ALL e pela Brasil Ferrovias, na malha da Ferrobán, em relação àqueles praticados pelo grupo de controle, é β_1 . Dessa forma, tem-se que se positivo, então, no período pós-fusão, os preços das empresas concentradas subiram mais, ou caíram menos, relativamente aos das empresas incluídas no grupo de controle.

Importa salientar que, conforme discutem Imbens e Wooldridge (2008), as estimativas de modelo em diferenças tendem a apresentar erros-padrão enviesados. Isso ocorre devido a problemas de correlação serial comuns em tais modelos por três motivos: a) por se basearem, em geral, em longas séries temporais; b) por utilizarem variáveis dependentes que, geralmente, apresentam alta correlação serial positiva; c) e por utilizarem uma *dummy* indicando o tratamento que varia muito pouco no tempo. Esses três fatores fazem com que os erros-padrões sejam

enviesados para baixo, o que tende a tornar as estimativas mais significantes. Uma das formas de corrigir esse viés, conforme esses trabalhos, é incluir um vetor auto regressivo de primeira ordem, AR(1), nas regressões estimadas, estratégia adotada nas estimações realizadas.

Com respeito à série de dados, foram feitas análises para duas janelas de tempo distintas. A primeira janela, definida de forma a mensurar os efeitos de curto-prazo, considera cinco meses de dados disponíveis anteriores à operação (jan/06 a mai/06) e um período de 20 meses após o tratamento (jun/06 a jan/08). A segunda janela procura capturar eventuais efeitos de longo-prazo decorrentes de ganhos de eficiência gerados pela fusão e, para tanto, considera toda a série temporal, os cinco meses de dados disponíveis antes da operação e 47 meses após a operação, período que se estende até abr/10.

Para a análise do mercado de transporte de soja, o grupo de controle contém oito companhias ferroviárias: Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), Estrada de Ferro Carajás (EFC), Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), Estrada de Ferro Paraná Oeste (Ferroeste), Ferrovia Novoeste e Ferrovia Ferronorte. Supõe-se, portanto, que os choques exógenos sofridos por este grupo se assemelham àqueles que impactam o grupo de tratamento.

Os dados foram obtidos junto ao módulo de acompanhamento de desempenho do Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário (SAFF), da ANTT, que registra informações específicas por fluxo de transporte, tais como, concessionária, período (mês/ano), cliente, mercadoria, origem do fluxo, destino do fluxo, distância (km), massa (tonelada útil), distância× massa (TKU – tonelada quilômetro útil) e receita líquida do transporte (R\$). Dos fluxos correspondentes aos 52 meses e 12 companhias ferroviárias, aqueles referentes ao transporte de soja totalizaram 10.155 observações, 10% da produção ferroviária total.

A partir da seleção desses fluxos, foi calculado o preço médio mensal praticado a partir da divisão da receita líquida pela tonelada quilômetro útil (TKU). O índice TKU representa o produto do total de carga movimentada na malha, em toneladas, pela distância do transporte, em quilômetros. Os preços foram deflacionados pelo Índice Geral de Preços do Mercado, IGP-M. As demais variáveis, $Dist_{it}$ e TU_{it} , foram obtidas diretamente do sistema, sendo necessária apenas

sua consolidação em montantes mensais. Por fim, foi aplicada a função logarítmica em todas as variáveis.

A tabela 1 apresenta as estatísticas descritivas das variáveis distância, tonelada útil, e preço, considerando todos os fluxos disponíveis, e depois de realizada a formatação da base de dados.

Tabela 1: Estatísticas Descritivas

Variável	Obs	Média	Desvio-padrão	Min	Max
Distância (km)	317	924,29	365,50	173,00	1.452,42
Tonelada útil	317	8.081,73	7.235,97	21,00	43.577,75
Preço (mil R\$)	317	968,352	1.500,712	0,376	11.100,00

5. ANÁLISE DOS RESULTADOS

Os resultados as estimações do modelo empírico para capturar eventuais efeitos da fusão entre Brasil Ferrovias e ALL sobre os preços do frete da soja, para as duas janelas de tempo definidas, são apresentados na tabela 2.

A estimativa de primeira diferença, que mostra o efeito da fusão sobre os preços praticados pela ALL e pela Brasil Ferrovias, é positiva em ambos os períodos temporais, indicando que os preços praticados por essas aumentaram em relação àqueles praticados pelo grupo de controle como resultado da fusão. Considerando a janela temporal de 25 meses os preços praticados pelo grupo de tratados após a fusão, depois de controladas as outras variáveis explicativas, superou o do grupo de controle em 219%. Ao considerar todo o período o efeito também foi importante, com incremento de 197%. O aumento médio menor encontrado na análise de toda série temporal disponível sugere o repasse de uma pequena parte dos ganhos de eficiência aos usuários. Os resultados, significantes a 1%, sugerem um forte poder de mercado gerado pela operação.

O efeito da fusão no mercado, apesar de negativo, indicando que os preços gerais caíram após a concentração, não é estatisticamente significativa para nenhuma das janelas de tempo consideradas. Sendo assim, não é possível rejeitar a hipótese de que esse efeito é nulo.

Tabela 2: Resultados das Estimacões. Variável dependente: preço

	Efeitos de Curto Prazo	Efeitos de Longo Prazo
Fusão	-0,093 [0,228]	-0,132 [0,135]
Fusão-Empresa	1,162 [0,204]***	1,089 [0,212]***
Distância	4,202 [4,096]	3,142 [3,329]
Distância ²	-0,24 [0,322]	-0,186 [0,259]
TU	1,402 [0,466]***	1,591 [0,356]***
TU ²	-0,037 [0,028]	-0,045 [0,022]**
AR (1)	-0,118 [0,032]***	-0,067 [0,031]**
Constante	1566 [0,413]***	0,885 [0,413]**
Observações	166	298
R-quadrado	0,78	0,83

As estimativas de Distância e Tonelada Útil, bem como seus termos quadráticos, apresentaram os sinais esperados. O sinal positivo na relação linear, juntamente com o negativo na relação quadrática, indicam que os preços tendem a subir com o aumento dessas variáveis, mas a uma taxa decrescente. Apesar dos resultados esperados, as variáveis associadas à distância não possuem, individualmente, significância estatística em nenhum dos dois casos. No entanto, em ambos os modelos, as variáveis ganham significância ao serem consideradas conjuntamente, como mostram os testes F apresentados na Tabela 3.

Tabela 3: Teste para inclusão das variáveis Distância e Tonelada Útil no modelo do preço da soja, ambas janelas.

Efeitos de Curto Prazo	Efeitos de Longo Prazo
F (2, 147) = 3,74	F (2, 279) = 7,16
Prob > F = 0,026	Prob > F = 0,001
$H_0 : \text{distância} = \text{distância}^2 = 0$	

Por fim, a baixa significância estatística das estimativas de distância em ambos os modelos não era um resultado esperado, uma vez que a distância é um dos principais fatores de custo variável do transporte ferroviário. Uma possível explicação para esse resultado está na pequena dispersão das observações de distância na amostra, ou seja, os fluxos de transporte registram distâncias bastante parecidas o que implica em desvio-padrão pequeno em relação à média, conforme se observa na tabela 1.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho se propôs a contribuir para a literatura acerca da análise empírica de efeitos de concentrações horizontais sobre os preços. A concentração estudada, ocorrida em 2006, envolveu duas importantes empresas de transporte ferroviário de cargas no Brasil: a América Latina Logística (ALL) e a Brasil Ferrovias. De acordo com as análises conduzidas pelo Sistema Brasileiro de Defesa da Concorrência, a fusão entre ALL e Brasil Ferrovias implicaria uma concentração de mercado no mercado de transporte ferroviário de soja da região Centro-Oeste com destino aos portos brasileiros, onde são exportados. Ainda assim, a operação foi aprovada em face aos ganhos em economias de escala e escopo que dela decorreriam.

Passados alguns anos após a operação, esse trabalho buscou estimar o impacto da operação sobre os preços de transporte de soja praticados pela nova empresa. Para tanto, foram utilizados dados coletados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e empregada uma modelagem de primeiras diferenças, que compara a evolução dos preços do grupo de tratados em relação a um grupo de controle. Tal modelagem permite isolar os efeitos provocados pela concentração sobre os preços tanto da nova firma e sobre os preços médios de mercado.

A análise foi realizada para duas janelas temporais definidas de forma a captar os efeitos de curto prazo da operação, por um lado, e os efeitos de longo prazo decorrentes dos esperados

ganhos de escala e escopo. As estimativas obtidas indicaram que a fusão alterou consideravelmente o padrão de preços praticados pelas empresas ALL e Brasil Ferrovias. Considerando os efeitos de curto prazo, estimou-se um aumento de preços da ordem de 219% em relação ao grupo de controle. No longo prazo, o aumento dos preços foi da 197%, indicando que apenas uma pequena parcela dos ganhos de escala e escopo foram repartidos com os consumidores.

O aumento significativo no preço do frete da soja aponta, portanto, que a operação elevou o poder de mercado na medida em que reduziu a competição no mercado. Além disso, indica que as restrições para aprovação impostas pelo CADE não foram suficientes para evitar que houvesse o abuso desse poder. Dessa forma, os produtores de soja, bem como seus consumidores, atingidos indiretamente, foram substancialmente prejudicados pela a fusão.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANTT (2006) *Nota Técnica nº 027/2006/SURE.*, Processo Administrativo nº 50500.024581/2006-14. Agência Nacional de Transportes Terrestres, Brasília:ANTT.
- Ashenfelter, O., Hosken, D. e Weinberg, M. (2009) *Generating evidence to guide merger enforcement.* NBER Working Paper Series, working paper 14798. Cambridge, Massachusetts: NBER.
- CADE (2007) *Voto do Conselheiro-Relator Luis Fernando Schuartz.* Versão Pública. Conselho Administrativo de Defesa Econômica, Ministério da Justiça. Brasília: MJ.
- Carlton, D. (2007) *The need to measure the effect of merger policy and how to do it.* EAG Discussions Papers number 200715. Department of Justice, Antitrust Division. Washington: DOJ.
- Focarelli D. e Panetta, F. (2003) Are mergers beneficial to consumers? Evidence from the market for bank deposits. *The American Economic Review*, v. 93, n. 4, p. 1152-1172.
- Hunter, G., Leonard, G. e Olley, G. (2008) Merger retrospective studies: a review. *Antitrust*, v. 23, n. 1, p. 34-41.

- Imbens, G. e Wooldridge, J. (2008) *Recent developments in the econometrics of program evaluation*. NBER Working Paper Series, working paper 14251. Cambridge, Massachusetts.
- OECD. (1997) *Regulatory impact analysis: best practices in OECD Countries*. Organization for Economic Cooperation and Development. Paris: OECD.
- SEAE (2006) *Ato de concentração no. 08012.005747/2006-21. Parecer nº 06510/2006/RJ*. Secretaria de Acompanhamento Econômico, Ministério da Fazenda. Brasília: MF.
- SEAE e SDE (2001) *Guia para Análise de Atos de Concentração Horizontal*. Portaria Conjunta SEAE/SDE nº 50, de 1º de agosto de 2001. Secretaria de Acompanhamento Econômico, Ministério da Fazenda e Secretaria de Direito Econômico, Ministério da Justiça. Brasília: MJ.
- Weinberg, M. (2007) The price effects of horizontal mergers. *Journal of Competition Law & Economics*, v. 4, n. 2, p. 433-447.

The **Economics and Politics (CNPq) Research Group** started publishing its members' working papers on June 12, 2013. Online publication occurs every Wednesday. Please check the list below and click at <http://econpolrg.com/working-papers/> to access all publications.

Number	Date	Publication
39/2014	10-01-2014	Uma análise dos efeitos da fusão ALL-Brasil Ferrovias no preço do frete ferroviário de soja no Brasil, Bruno Ribeiro Alvarenga and Paulo Augusto P. de Britto
38/2014	08-27-2014	Comportamentos estratégicos entre municípios no Brasil, Vitor Lima Carneiro & Vander Mendes Lucas
37/2014	08-20-2014	Modelos Microeconômicos de Análise da Litigância, Fábio Avila de Castro
36/2014	06-23-2014	Uma Investigação sobre a Focalização do Programa Bolsa Família e seus Determinantes Imediatos. André P. Souza, Plínio P. de Oliveira, Janete Duarte, Sérgio R. Gadelha & José de Anchieta Neves
35/2014	06-22-2014	Terminais de Contêineres no Brasil: Eficiência Intertemporal. Leopoldo Kirchner and Vander Lucas
34/2014	06-06-2014	Lei 12.846/13: atrai ou afugenta investimentos? Roberto Neves Pedrosa di Cillo
33/2013	11-27-2013	Vale a pena ser um bom gestor? Comportamento Eleitoral e Reeleição no Brasil, Pedro Cavalcante
32/2013	11-13-2013	A pressa é inimiga da participação (e do controle)? Uma análise comparativa da implementação de programas estratégicos do governo federal, Roberto Rocha C. Pires and Alexandre de Avila Gomide
31/2013	10-30-2013	Crises de segurança do alimento e a demanda por carnes no Brasil, Moisés de Andrade Resende Filho, Karina Junqueira de Souza and Luís Cristóvão Ferreira Lima
30/2013	10-16-2013	Ética & Incentivos: O que diz a Teoria Econômica sobre recompensar quem denuncia a corrupção? Maurício Bugarin
29/2013	10-02-2013	Intra-Village Expansion of Welfare Programs, M. Christian Lehmann
28/2013	09-25-2013	Interações verticais e horizontais entre governos e seus efeitos sobre as decisões de descentralização educacional no Brasil, Ana Carolina Zoghbi, Enlison Mattos and Rafael Terra
27/2013	09-18-2013	Partidos, facções e a ocupação dos cargos de confiança no executivo federal (1999-2011), Felix Lopez, Mauricio Bugarin and Karina Bugarin
26/2013	09-11-2013	Metodologias de Análise da Concorrência no Setor Portuário, Pedro H. Albuquerque, Paulo P. de Britto, Paulo C. Coutinho, Adelaida Fonseca, Vander M. Lucas, Paulo R. Lustosa, Alexandre Y. Carvalho and André R. de Oliveira
25/2013	09-04-2013	Balancing the Power to Appoint officers, Salvador Barberà and Danilo Coelho
24/2013	08-28-2013	Modelos de Estrutura do Setor Portuário para Análise da Concorrência, Paulo C. Coutinho, Paulo P. de Britto, Vander M. Lucas, Paulo R. Lustosa, Pedro H. Albuquerque, Alexandre Y. Carvalho, Adelaida Fonseca and André Rossi de Oliveira
23/2013	08-21-2013	Hyperopic Strict Topologies, Jaime Orillo and Rudy José Rosas Bazán
22/2013	08-14-2013	Há Incompatibilidade entre Eficiência e Legalidade? Fernando B. Meneguim and Pedro Felipe de Oliveira Santos
21/2013	08-07-2013	A Note on Equivalent Comparisons of Information Channels, Luís Fernando Brands Barbosa and Gil Riella
20/2013	07-31-2013	Vertical Integration on Health Care Markets: Evidence from Brazil, Tainá Leandro and José Guilherme de Lara Resende
19/2013	07-24-2013	A Simple Method of Elicitation of Preferences under Risk, Patrícia Langasch Tecles and José Guilherme de Lara Resende

Number	Date	Publication
18/2013	07-17-2013	Algunas Nociones sobre el Sistema de Control Público en Argentina con Mención al Caso de los Hospitales Públicos de la Provincia de Mendoza, Luis Federico Giménez
17/2013	07-10-2013	Mensuração do Risco de Crédito em Carteiras de Financiamentos Comerciais e suas Implicações para o Spread Bancário, Paulo de Britto and Rogério Cerri
16/2013	07-03-2013	Previdências dos Trabalhadores dos Setores Público e Privado e Desigualdade no Brasil, Pedro H. G. F. de Souza and Marcelo Medeiros
15/2013	06-26-2013	Incentivos à Corrupção e à Inação no Serviço Público: Uma análise de desenho de mecanismos, Maurício Bugarin and Fernando Meneguín
14/2013	06-26-2013	The Decline in inequality in Brazil, 2003–2009: The Role of the State, Pedro H. G. F. de Souza and Marcelo Medeiros
13/2013	06-26-2013	Productivity Growth and Product Choice in Fisheries: the Case of the Alaskan pollock Fishery Revisited, Marcelo de O. Torres and Ronald G. Felthoven
12/2013	06-19-2003	The State and income inequality in Brazil, Marcelo Medeiros and Pedro H. G. F. de Souza
11/2013	06-19-2013	Uma alternativa para o cálculo do fator X no setor de distribuição de energia elétrica no Brasil, Paulo Cesar Coutinho and Ângelo Henrique Lopes da Silva
10/2013	06-12-2013	Mecanismos de difusão de Políticas Sociais no Brasil: uma análise do Programa Saúde da Família, Denilson Bandeira Coêlho, Pedro Cavalcante and Mathieu Turgeon
09/2013	06-12-2103	A Brief Analysis of Aggregate Measures as an Alternative to the Median at Central Bank of Brazil's Survey of Professional Forecasts, Fabia A. Carvalho
08/2013	06-12-2013	On the Optimality of Exclusion in Multidimensional Screening, Paulo Barelli, Suren Basov, Mauricio Bugarin and Ian King
07/2013	06-12-2013	Desenvolvimentos institucionais recentes no setor de telecomunicações no Brasil, Rodrigo A. F. de Sousa, Nathalia A. de Souza and Luis C. Kubota
06/2013	06-12-2013	Preference for Flexibility and Dynamic Consistency, Gil Riella
05/2013	06-12-2013	Partisan Voluntary Transfers in a Fiscal Federation: New evidence from Brazil, Mauricio Bugarin and Ricardo Ubrig
04/2013	06-12-2013	How Judges Think in the Brazilian Supreme Court: Estimating Ideal Points and Identifying Dimensions, Pedro F. A. Nery Ferreira and Bernardo Mueller
03/2013	06-12-2013	Democracy, Accountability, and Poverty Alleviation in Mexico: Self-Restraining Reform and the Depoliticization of Social Spending, Yuriko Takahashi
02/2013	06-12-2013	Yardstick Competition in Education Spending: a Spatial Analysis based on Different Educational and Electoral Accountability Regimes, Rafael Terra
01/2013	06-12-2013	On the Representation of Incomplete Preferences under Uncertainty with Indecisiveness in Tastes, Gil Riella