

PARECER N.º 41/AMT/2024

Operação de Concentração n.º 48/2024 – IIP PLATINUM FIBRE / NOAE INVESTMENTS

Versão Não Confidencial

I. INTRODUÇÃO

1. O presente Parecer é elaborado em resposta a solicitação feita à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), pela Autoridade da Concorrência (AdC), no âmbito da **Operação de Concentração n.º 48/2024**, nos termos previstos no n.º 1 do artigo 55.º da Lei n.º 19/2002, de 8 de maio, que aprovou o regime jurídico da concorrência, na sua redação atual.
2. O parecer incide sobre a operação de concentração de empresas que consiste na **aquisição**, pela empresa **IIP Platinum Fibre S.à.r.l. (IIP Platinum Fibre)** do **controlo exclusivo** sobre a **Noae Investments, S.A. (Noa Investments)**.
3. O presente parecer está sistematizado do seguinte modo:

I. Introdução

II. Descrição da Operação

III. Regulação da Mobilidade e dos Transportes

III.1. Considerações Gerais

III.2. Análise dos Mercados Relevantes da Mobilidade

III.2.1. Delimitação do Mercado do Produto Relevante

III.2.2. Delimitação do Mercado Geográfico Relevante

III.3. Impacto da Operação nas Dimensões dos Investidores, dos Profissionais/Utilizadores/Consumidores e dos Contribuintes

IV. Conclusões

II. DESCRIÇÃO DA OPERAÇÃO

4. A operação de concentração em causa consiste na aquisição, pela **IIP Platinum Fibre**, que é a **Notificante**, do controlo exclusivo sobre a **Noae Investments**, ou seja, a **Adquirida**, atualmente sob controlo conjunto das empresas Field Point Acquisitions S.à.r.l., Ringsend S.à. r.l., Yellow Sapphire S.à r.l., Rathgar S.à r.l., Kings Forest S.à. r.l. e Cross Ocean USD ESS II S.à. r.l. (Vendedores).
5. A **Notificante, IIP Platinum Fibre**, é uma sociedade de investimento controlada, em última análise, pela First Sentier Investors (FSI), que é um grupo de investimento global e que em Portugal detém o controlo exclusivo do Grupo Finerge, ativo no sector energético.
 - 5.1. A Notificante é uma sociedade-veículo sediada no Luxemburgo e detida **[CONFIDENCIAL]** por um conjunto de fundos geridos pela FSI.

É, assim, controlada, em última análise, pela FSI, a qual gere investimentos em nome de investidores institucionais e fundos de pensões, distribuidores grossistas e plataformas, consultores financeiros e respetivos clientes.
 - 5.2. A empresa mãe do Grupo FSI é a Mitsubishi UFJ Trust and Banking Corporation, uma subsidiária integralmente detida pela entidade financeira japonesa Mitsubishi UFJ Financial Group, Inc. (Grupo Mitsubishi UFJ).
 - 5.3. **[CONFIDENCIAL]**
6. A **Adquirida, Noae Investments**, é uma sociedade *holding*, constituída à luz da Lei Portuguesa, que tem como único ativo a **AEDL – Autoestradas do Douro Litoral, S.A. (AEDL)**, subsidiária por si detida a 100% e que explora a Concessão do Douro Litoral, integrando três autoestradas, concretamente parte da A41, A32 e A43.
 - 6.1. A área de negócio da AEDL é a conceção, construção, expansão, financiamento, manutenção e operação de autoestradas e redes rodoviárias associadas nos distritos de Porto e Aveiro, concretamente através do Contrato de Concessão da

Douro Litoral, de 28 de dezembro de 2007, que atribuiu à AEDL a exploração das referidas autoestradas.

6.2. [CONFIDENCIAL]

7. A Notificação Prévia apresentada menciona que “as empresas participantes não se encontram ativas nos mesmos mercados relevantes, nem em quaisquer mercados verticalmente relacionados ou vizinhos”, pelo que “a presente Transação não implica qualquer sobreposição horizontal ou quaisquer efeitos verticais ou conglomerais”.

Mais assinala que “da Transação “[n]ão result[a], sem qualquer margem para dúvida, uma alteração significativa da estrutura concorrencial do mercado””.

III. REGULAÇÃO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES

III.1. Considerações Gerais

8. É informado na Notificação Prévia que a presente operação tem incidência em mercados objeto de regulação setorial, sendo a entidade reguladora a AMT, o que se justifica pelo facto da atividade exercida pela Adquirida, ou seja, de conceção, projeto, construção, aumento do número de vias, financiamento, conservação e operação de autoestradas e redes rodoviárias, se encontrar abrangida pela intervenção regulatória e de supervisão desta autoridade, nos termos dos seus estatutos, aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, na sua redação atual.
9. Neste enquadramento, o presente parecer da AMT incide especificamente sobre eventuais questões que se possam colocar em resultado da operação de concentração projetada nos mercados relevantes da mobilidade e dos transportes, e que são objeto da regulação desta autoridade, principalmente, no que reporta a aspetos com maior significado em termos de promoção e defesa da concorrência e do cumprimento do enquadramento legal aplicável nacional, da União Europeia (UE) e internacional, no âmbito da atividade de exploração de infraestruturas rodoviárias, a qual é exercida pela Adquirida.

Relevam particularmente as alíneas a) e q) do n.º 1 do artigo 5.º, dos mencionados estatutos da AMT.

10. Assinale-se, ainda, que o presente parecer da AMT não substitui nem suprime a autorização do Concedente à concretização desta operação nos termos previstos no Contrato de Concessão. da Douro Litoral e que será objeto de decisão em sede própria, portanto, não objeto da análise específica deste parecer da AMT.

III.2. Análise dos Mercados Relevantes de Mobilidade

III.2.1. Delimitação do Mercado do Produto Relevante

11. À luz das orientações da Comunicação da Comissão Europeia (CE) sobre a definição do mercado relevante para efeitos do direito da UE da concorrência, o mercado do produto/serviço relevante compreende todos os produtos/serviços considerados permutáveis ou substituíveis pelo consumidor devido às suas características, preços e utilização pretendida.
12. Simultaneamente, concorre da prática decisória da AdC, em sede de procedimento de controlo de operações de concentração, que a definição dos mercados relevantes deve fazer-se por referência às atividades desenvolvidas pela empresa ou ativos a adquirir, ou seja, nesta operação de concentração, a Noae Investments, a qual se dedica à atividade de exploração de infraestruturas rodoviárias.
13. Neste contexto, e nos termos da Notificação Prévia apresentada à AdC, será de assinalar o seguinte:
 - 13.1. *“AEDL explora três autoestradas em Portugal, em virtude da Concessão Douro Litoral, que lhe foi atribuída em 2007.”.*
 - 13.2. Consideram as empresas participantes que, uma vez que a Notificante *“não está ativa no sector das concessões rodoviárias em Portugal ou no EEE”*, *“a definição exata dos mercados relevantes poderá ser deixada em aberto, uma vez que a avaliação jusconcorrencial não se alterará, sendo a Transação inócua independentemente da concreta definição de mercado preconizada.”.*

- 13.3.** “*Não obstante, entende a Notificante que os mercados relevantes para efeitos da presente operação de concentração poderão ser definidos como explanado nos parágrafos seguintes.*”.
- 13.4.** “*Em decisões anteriores relativas a serviços de infraestruturas prestados por operadores licenciados¹, como são as concessionárias de autoestradas, a Comissão Europeia (“CE”) entendeu que a concorrência tem lugar essencialmente (i) no momento em que a licença é atribuída pelas autoridades públicas (concorrência pelo mercado) e (ii) sempre que o operador licenciado se encontre sujeito a concorrência por parte de alternativas substituíveis (concorrência no mercado).*”.
- 13.5.** “*A CE distinguiu, assim, entre a atribuição de uma licença para exploração de uma concreta infraestrutura objeto de regulação estatal e a administração de tal infraestrutura, tendo definido dois mercados distintos no que respeita às concessões de autoestradas: (i) o mercado da adjudicação de concessões de autoestradas e (ii) o mercado da exploração de autoestradas em regime de concessão (ou do transporte em autoestradas em regime de concessão).*”².
- 13.6.** Relativamente ao “mercado da adjudicação de concessões de autoestradas em Portugal (ou no EEE)”, releva o seguinte:

¹ Vide, nomeadamente, relativamente a serviços aeroportuários, a Decisão da CE de 10.06.2013 no procedimento M.6862 – VINCI / Aeroportos de Portugal, §§ 11-12, relativamente a serviços ferroviários, a Decisão da CE de 11.08.2010 no procedimento M.5855 – DB / Arriva, § 68, e, relativamente a serviços de abastecimento e tratamento de águas, a Decisão da CE de 21.12.1995 no procedimento IV/M.567 – Lyonnaise des Eaux / Nothumbrian Water, § 12.

² Vide, nomeadamente, as Decisões da CE de 06.02.2018 no procedimento M.8694 – Hochtief / Abertis, § 29, de 13.10.2017 no procedimento M.8536 – Atlantia/Abertis Infraestructuras, § 52, de 05.02.2016 no procedimento M.7851 – USS Nero / Optrust / PGGM / Global Via, § 28, de 04.05.2015 no procedimento M.7512 – Ardian/Abertis/Tunels, § 19, de 18.02.2014 no procedimento M.7075 – Cintra/Abertis/Itinere/BIP&Drive JV, § 25, de 14.01.2011 no procedimento M.6020 – ACS/ Hochtief, § 24, de 25.10.2010 no procedimento M.5974 – Finavias / Abertis/ Autopista Trados M-45, § 11, de 21.02.2008 no procedimento M.4687 – Sacyr Vallehermoso / Eiffage, § 26, de 22.09.2006 no procedimento M.4249 – Abertis/Autostrade, §§ 15-17, e de 15.02.2006 no procedimento M.4087 – Eiffage Macquarie / APRR, § 10.

- *“No que respeita à adjudicação de concessões de autoestradas, geralmente em procedimentos concursais, a oferta é representada pelo Estado e/ou outras entidades públicas enquanto titular(es) da infraestrutura e, como tal, concedente(s) das concessões de autoestradas, ao passo que a procura é representada por empresas ou consórcios de empresas interessados em gerir concessões de autoestradas.³”.*
- *“A AdC também já definiu previamente um mercado relevante da adjudicação de concessões de autoestradas.⁴”.*
- *“Na ótica da AdC, autoestradas com portagem e sem portagem seriam parte do mesmo mercado, tendo sobretudo em conta que determinados operadores se apresentam indiferentemente a ambos os tipos de concessão e que o enquadramento regulamentar aplicável é idêntico em ambos os casos.⁵”.*
- *“Em Portugal, as concessões de autoestradas são adjudicadas por autoridades públicas através de concursos públicos, geralmente por períodos superiores a 20 anos. Em regra, com a adjudicação da concessão, a concessionária obtém um direito exclusivo para construir e/ou explorar e gerir a autoestrada durante o período de duração da concessão.”.*

³ Vide, nomeadamente, as Decisões da CE nos procedimentos M.8694 – *Hochtief / Abertis*, cit., § 29, M.8536 – *Atlantia/Abertis Infraestructuras*, cit., § 63, M.7512 – *Ardian/Abertis/Tunels*, cit., § 21, M.5974 – *Finavias/ Abertis/ Autopista Trados M-45*, cit., § 13, e M.4249 – *Abertis/Autostrade*, cit., § 15.

⁴ Vide, nomeadamente, as Decisões da AdC de 20.01.2017 no procedimento Ccent. 64/2016 – *Global Via / Grupo Scutvias*Grupo Transmontana*, §§ 14-15, de 07.10.2016 no procedimento Ccent. 36/2016 – *Lusovia / Ativos do Grupo Ascendi*, §§ 15-16, de 23.06.2016 no procedimento Ccent. 21/2016 – *Fundo Meridiam/Norscut*, §§ 5-14, e de 19.06.2008 no procedimento Ccent. 29/2008 – *Mota-Engil / ES Concessões / Ascendi*, §§ 25-26 e 29-30.

⁵ Vide, nomeadamente, a Decisão da AdC de 07.04.2006 no procedimento Ccent. 22/2005 – *Brisa/AEA/AEO*, §§ 187-190.

- “A CE já ponderou segmentações adicionais, nomeadamente relativas ao sistema de remuneração / receitas das portagens⁶, transações⁷ primárias⁸ / secundárias⁹, concessões¹⁰ greenfield¹¹ / brownfield¹², tendo, em regra, deixado a questão em aberto.”.

14. Em termos de informações gerais sobre os mercados relevantes, a Notificação Prévia apresenta as seguintes estimativas:

14.1. Dimensão do mercado de adjudicação de concessões de autoestradas em Portugal: (Tabela 3 da Notificação):

Mercado da adjudicação de concessões de autoestradas em Portugal	2022
Km	2.969 ³²
Receitas das portagens (milhões de euros)	1.149

Fonte: APCAP – Anuário 2022³³ e Indicadores 2022³⁴

14.2. Dimensão dos mercados da exploração das autoestradas em regime de concessão A32/IC2 – Oliveira de Azeméis / IP1 (S. Lourenço), A41/IC24 - Picoto

⁶ Vide, nomeadamente, a Decisão da CE de 06.07.2018 no procedimento 8894 – ACS / Hochtief / Atlantia / Abertis Infraestructuras, §§ 58-66.

⁷ Vide, nomeadamente, as Decisões da CE nos procedimentos M.8894 – ACS / Hochtief / Atlantia / Abertis Infraestructuras, cit., §§ 67-69 e 76, M.8694 – Hochtief / Abertis, cit., §§ 34 e 38, e M.8536 – Atlantia/Abertis Infraestructuras, cit., §§ 66-68 e 79.

⁸ I.e. a adjudicação de concessões de autoestradas.

⁹ I.e. a alienação de empresas concessionárias pelos respetivos acionistas.

¹⁰ Vide, nomeadamente, as Decisões da CE nos procedimentos M. 8894 – ACS / Hochtief / Atlantia / Abertis Infraestructuras, cit., §§ 69 e 75, e M.8694 – Hochtief / Abertis, cit., § 38 e nota de rodapé 23.

¹¹ I.e., que incluem a construção inicial e o desenvolvimento da infraestrutura rodoviária.

¹² I.e. a adjudicação da concessão quando a fase de construção da autoestrada está terminada e a mesma se encontra plenamente operacional.

(IC2) / Nó da Ermida (IC25) e A43/IC29 - Gondomar / Aguiar de Sousa (IC24)
 (Tabela 5 da Notificação):

Critério	Concessão – 2023		
	A32/IC2 – Oliveira de Azeméis / IP1 (S. Lourenço)	A41/IC24 - Picoto (IC2) / Nó da Ermida (IC25)	A43/IC29 - Gondomar / Aguiar de Sousa (IC24)
Km	32,6	38,5 ³⁷	7,9
Receitas das portagens (milhões de euros)	[10-20]	[10-20]	[<5]

Fonte: AEDL

14.3. Quotas no mercado da adjudicação de concessões de autoestradas em Portugal
 (Tabela 6 da Notificação):

Empresa	Quotas (%) Mercado da adjudicação de concessões de autoestradas em Portugal	
	2022	
	Km	Receitas das portagens
<u>NOAE/AEDL</u>	3%	2%
Brisa	43%	58% ³⁸
Ascendi	19%	16% ³⁹
<u>Globalvia</u>	9%	3% ⁴⁰
Total	100%	100%

Fonte: APCAP – Anuário 2022 e Indicadores 2022; cálculos da Notificante

15. No que tange aos valores apresentados nos quadros supra, entende-se de tecer alguns comentários:

15.1. Relativamente às receitas de portagem e extensão da rede de autoestradas apresentadas pela Notificante, constata-se, face aos valores conhecidos na AMT, uma ligeira subavaliação, que, contudo, não desvirtua a análise apresentada.

- 15.2.** Deve também esclarecer-se que todas as concessões que integram o grupo Ascendi, bem como a Concessão Transmontana, pertencente à Globalvia, são remuneradas por “disponibilidade”, sendo as receitas de portagem pertença da IP - Infraestruturas de Portugal, S.A.. Apenas as portagens da Concessão da Beira Interior, concessionada ao grupo Globalvia, são receitas próprias da concessionária.
- 15.3.** Sem prejuízo desta clarificação, e admitindo válidos os valores agregados apresentados pela Notificante na Tabela 6 da Notificação, aceita-se que os mesmos possam ser considerados como um dos indicadores da quota de mercado das diversas concessões e agrupamentos económicos atuantes no mercado.
- 15.4.** Naturalmente que, decorre daqueles valores, que não existe uma proporcionalidade entre receitas de portagem e extensão das concessões, uma vez que ocorrem diferenças significativas nos valores da circulação e tarifas de portagem que cada uma apresenta.
- 15.5.** Contudo, também aqui não se considera que essas diferenças sejam condicionantes da operação em avaliação, uma vez que os mesmos indiciam a reduzida dimensão da AEDL no mercado das concessões em Portugal.
- 16.** Assim, atenta a expressão reduzida da quota de mercado da Noae Investments, associada à exploração da AEDL, e uma vez que a IIP Platinum Fibre não se encontra ativa no mercado da exploração das infraestruturas rodoviárias em Portugal, não se antecipa a ocorrência de questões jusconcorrenciais relevantes e não se obstando, deste modo, ao entendimento expresso na Notificação Prévia em termos de delimitação do mercado de produto relevante.

III.2.2. Delimitação do Mercado Geográfico Relevante

- 17.** De acordo com as orientações da CE relativamente à definição do mercado geográfico relevante, este compreende toda a área em que as empresas em causa fornecem produtos ou serviços, em que as condições da concorrência são suficientemente

homogéneas e que podem distinguir-se de áreas geográficas vizinhas, devido especialmente ao facto de as condições de concorrência serem consideravelmente diferentes nessas áreas.

18. Na sequência do que foi assinalado na seção anterior, a “*Notificante considera que a definição exata dos mercados relevantes poderá ser deixada em aberto, uma vez que a avaliação jusconcorrencial não se alterará em função da concreta delimitação que se adote*”, aditando o seguinte:

18.1. “*A nível geográfico, a CE já considerou o mercado da adjudicação de concessões de autoestradas como correspondendo, provavelmente, ao EEE ou mesmo tendo um âmbito mundial¹³, embora tenha deixado em aberto a possibilidade de mercados nacionais¹⁴. A CE teve particularmente em conta a transposição da Diretiva relativa às Concessões¹⁵ (que harmonizou as regras de adjudicação de concessões de autoestradas no EEE), bem como a realidade observada quanto ao jogo da concorrência no mercado, em que grandes empresas concessionárias operam em todo o EEE, se não mesmo mundialmente, consórcios internacionais são frequentes e é comum concursos em Estados-Membros do EEE receberem propostas de operadores de outros Estados-Membros ou mesmo de fora do EEE.*”.

18.2. “*Embora historicamente a AdC considerasse o mercado da adjudicação de concessões de autoestradas como nacional, a mesma também já reconheceu a*

¹³ Vide, nomeadamente, as Decisões da CE nos procedimentos M.8694 – *Hochtief/Abertis*, cit., § 36, M.8536 – *Atlantia/Abertis Infraestructuras*, cit., § 80, e M.4249 – *Abertis/Autostrade*, cit., § 17.

¹⁴ Vide, nomeadamente, as Decisões da CE nos procedimentos M.7512 – *Ardian/Abertis/Tunels*, cit., § 22, M.6020 – *ACS/ Hochtief*, cit., § 25, M.5974 – *Finavias/ Abertis/ Autopista Trados M-45*, cit., § 14, e M.4687 – *Sacyr Vallehermoso / Eiffage*, cit., § 27.

¹⁵ Diretiva 2014/23/UE do Parlamento Europeu e do Conselho de 26 de fevereiro de 2014 relativa à adjudicação de contratos de concessão, JO L 94/1.

possibilidade de alargar a delimitação geográfica, em particular de modo a abarcar toda a UE.¹⁶

18.3. No que concerne aos “mercados da exploração das autoestradas em regime de concessão A32/IC2 – Oliveira de Azeméis / IP1 (S. Lourenço), A41/IC24 - Picoto (IC2) / Nó da Ermida (IC25) e A43/IC29 - Gondomar / Aguiar de Sousa (IC24)”, a Notificação Prévia apresenta um conjunto de considerandos, cuja reprodução se dispensa, assinalando-se apenas como aspetos mais relevantes, que:

- “A CE¹⁷ e a AdC¹⁸ também já definiram um mercado do transporte em autoestradas em regime de concessão ou da exploração de autoestradas em regime de concessão, tendo por objeto a oferta de infraestrutura de transporte rodoviário rápido e seguro entre pontos geográficos distintos (trajetos).”.
- “A AdC já se afastou do critério O&D em alguns casos, tendo, nomeadamente, definido como mercados do produto e geográfico relevantes (i) o mercado da exploração de autoestradas em regime de concessão no trajeto Lisboa-Porto, independentemente da origem e do destino, onde considerou existir substituíbilidade entre o corredor IC1 (que integra as autoestradas A8, A17, A25, A29 e A44) e a A1, e (ii) o mercado da exploração de autoestradas em regime de concessão no trajeto Lisboa-Leiria, independentemente da origem e do destino.¹⁹”.

¹⁶ Vide, nomeadamente, as Decisões da AdC nos procedimentos Ccent. 36/2016 – Lusovia / Ativos do Grupo Ascendi, cit., § 26, Ccent. 21/2016 – Fundo Meridiam/Norscut, cit., § 15, e Ccent. 29/2008 – Mota-Engil / ES Concessões / Ascendi, cit., §§ 32-34.

¹⁷ Vide, nomeadamente, as Decisões da AdC nos procedimentos M. 8894 – ACS / Hochtief / Atlantia / Abertis Infraestructuras, cit., §§ 79-80 e 83-84, M.8536 – Atlantia/Abertis Infraestructuras, cit., §§ 82 e 85, M.5974 – Finavias / Abertis / Autopista Trados M-45, cit., §§ 17-18, M.4249 – Abertis / Autostrade, cit., §§. 18-21, e M.4087 – Eiffage / Macquarie / APRR, cit., §§ 18-20.

¹⁸ Vide, nomeadamente, a Decisão da AdC no procedimento Ccent. 36/2016 – Lusovia / Ativos do Grupo Ascendi, cit., §§ 18-20.

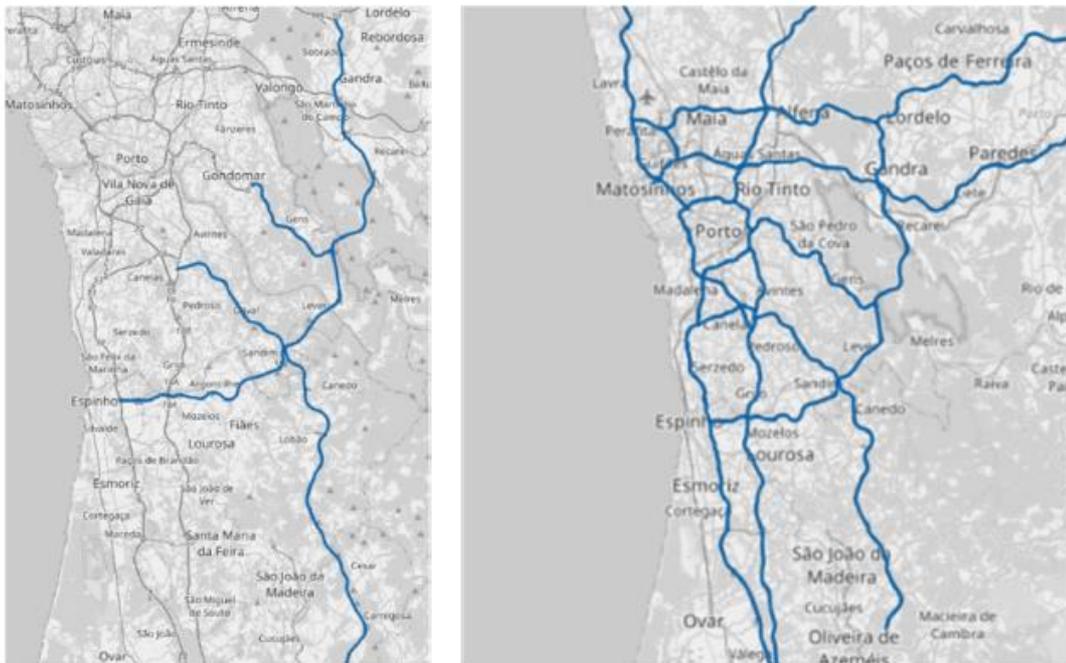
¹⁹ Vide, nomeadamente, a Decisão da AdC de 12.08.2010 no procedimento Ccent. 32/2010 – MSF*LENA / AEO, §§ 10-12. Vide também a Decisão da AdC no procedimento Ccent. 22/2005 – Brisa/AEA/AEO, cit., §§ 72-174.

- *“No presente caso, [.....], a AEDL explora autoestradas em regime de concessão entre os seguintes pontos geográficos (trajetos):*
 - ✓ *A32/IC2 – Oliveira de Azeméis / IP1 (S. Lourenço);*
 - ✓ *A41/IC24 - Picoto (IC2) / Nó da Ermida (IC25); e*
 - ✓ *A43/IC29 - Gondomar / Aguiar de Sousa (IC24).”.*
- *“Na perspetiva da AEDL, não existem outras autoestradas em regime de concessão que concorram com as suas e as principais alternativas rodoviárias são estradas locais, com um âmbito limitado, em particular o anel rodoviário Porto / VCI e Freixo, bem como as pontes da Arrábida sobre o Rio Douro (para a A41) e o IC2 (para a A32).”.*
- *“O exposto é válido quer para possíveis percursos em cada uma das autoestradas da AEDL, quer para o trajeto integral de cada autoestrada AEDL.”.*
- *“Pelo exposto, à luz da prática decisória da CE e da AdC, cada autoestrada em regime de concessão da AEDL constituiria um mercado relevante autónomo, ou seja:*
 - ✓ *o mercado da exploração da autoestrada em regime de concessão A32/IC2 – Oliveira de Azeméis / IP1 (S. Lourenço);*
 - ✓ *o mercado da exploração da autoestrada em regime de concessão A41/IC24 - Picoto (IC2) / Nó da Ermida (IC25); e*
 - ✓ *o mercado da exploração da autoestrada em regime de concessão A43/IC29 - Gondomar / Aguiar de Sousa (IC24).”.*

19. Neste contexto, considerando a rede de autoestradas existente na região servida pelas A32, A41 e A43, que integram o objeto da concessão Douro Litoral e não coincidindo totalmente com a interpretação apresentada pela Notificante, deverá avaliar-se se haverá substituíbilidade entre corredores, conforme se apresentam nos mapas seguintes.

19.1. Assim, poder-se-ia admitir como alternativa à A41 os corredores formados pelas A1/IP1(A20)/A3/A4 ou A29/A44/IP1(A20)/A3/A4, no entanto, é facilmente constatável que os corredores alternativos são penalizados por fatores como seja o tráfego, mais elevado, e a necessidade mudança de autoestradas com a circulação em nós de ligação.

19.2. No caso da A32, poder-se-ia considerar o corredor da A1, o qual, contudo, para os pares origem destino da A32, seriam fortemente penalizados pela distância e vias de ligação intermédias.



Concessão Douro Litoral e rede de autoestradas concorrentes

20. Atento o referido, e neste âmbito, a AMT não objeta ao entendimento da Notificante, corroborando também o entendimento de não se suscitarem preocupações jusconcorrenciais no âmbito desta operação.

III.3. Impacto da Operação nas Dimensões dos Investidores, dos Profissionais/Utilizadores/Consumidores e dos Contribuintes

21. A AMT, no desenvolvimento da sua missão enquanto regulador económico independente com jurisdição no ecossistema da mobilidade e dos transportes, nos termos da Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto (Lei-Quadro das Entidades Reguladoras), e dos seus estatutos, adota uma prática regulatória visando a promoção e defesa do interesse público de uma mobilidade inclusiva, eficiente e sustentável²⁰, enquanto direito fundamental, em conformidade com os preceitos constitucionais, e com base num quadro regulatório não intrusivo, mas baseado em regras claras, convincentes, consequentes e estáveis, conjugando da melhor forma possível o binómio custo-benefício.
22. Neste contexto, compete à AMT zelar pelo cumprimento do quadro legal aplicável às atividades reguladas, promovendo igualmente o investimento sustentado e produtivo, seja ele público ou privado, que exerça um papel estruturante no crescimento da economia em geral, e particularmente no ecossistema que regula, num paradigma de concorrência não falseada, sem restrições nem distorções, e balanceando, numa perspetiva dinâmica e resiliente, as Racionalidades dos Investidores, dos Profissionais/Utilizadores/Consumidores e dos Contribuintes.
23. Assim, e para além da análise efetuada no capítulo anterior, são também avaliados nos pontos seguintes os aspetos mais relevantes associados a cada uma dessas Racionalidades.
24. Na perspetiva dos Investidores, e da leitura, quer da Notificação Prévia, quer dos termos do Contratos “*Share Purchase Agreement*”, não se identificam cláusulas restritivas de

²⁰ As dimensões do interesse público da mobilidade inclusiva, eficiente e sustentável, envolvem:

- Inclusão - Abrangência e coesão territorial e social, numa perspetiva transgeracional e de acessibilidade extensiva para todas as Pessoas, incluindo naturalmente também a mobilidade dos bens, sempre garantindo elevados padrões de segurança;
- Eficiência - Incorpora as exigências de competitividade, de produtividade e de combate ao desperdício, integradas nas diferentes dinâmicas heterogêneas da globalização, incluindo a fragmentação dos mercados, por força de barreiras e de medidas de política de mais diversa natureza;
- Sustentabilidade - Agrega as exigências ambientais, económicas, financeiras e sociais, focada em superar a corrosão do tempo e os ciclos geodinâmicos da natureza, incluindo os efeitos das alterações climáticas, em sintonia com a Agenda 2030, da Organização das Nações Unidas, para o Desenvolvimento Sustentável, bem como com o Pacto Ecológico Europeu.

concorrência no âmbito da presente operação de concentração, designadamente em termos operacionais ou envolvendo os recursos humanos e técnicos das partes, que eventualmente pudessem ter consequências negativas na perspetiva desta Racionalidade.

- 25.** Igualmente, a diminuta quota de mercado da Adquirida, Noae Investments, no âmbito do mercado de adjudicação de concessões de autoestradas em Portugal – 3% em extensão de autoestrada e 2% em receitas de portagens, aliada ao facto da Adquirente, IIP Platinum Fibre, não ter atividade no mercado da exploração das infraestruturas rodoviárias em Portugal, não faz perspetivar um impacte relevante em termos, também, da Racionalidade dos Investidores.
- 26.** Na Racionalidade dos Profissionais, Utilizadores e Consumidores, não se perspetiva que tenha qualquer impacto, uma vez que o serviço prestado aos seus clientes, isto é, aos utilizadores das rodovias que integram as AEDL, se deve manter inalterado. Efetivamente, esse serviço rege-se pelas disposições do respetivo Contrato de Concessão, que não é modificado, mantendo-se integralmente as obrigações que impendem sobre as concessionárias e operadoras.
- 27.** Finalmente, em termos da Racionalidade dos Contribuintes, concretamente no que concerne à despesa pública ou receita fiscal, a operação de concentração projetada não se perspetiva que tenha qualquer impacto em termos de despesa pública, mantendo-se também a neutralidade desta transação nesta perspetiva.

IV. CONCLUSÕES

- 28.** Face ao que ficou atrás exposto, o parecer da AMT, na perspetiva do n.º 1 do artigo 55.º da Lei da Concorrência, é de não oposição à operação de concentração em causa.

Lisboa, 12 de agosto de 2024