

PARECER N.º 11/AMT/2025

Operação de Concentração n.º 2025/8 – ETE / TSA

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 2025/8**, 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 de Tráfego e Estiva, S.A. (ETE)**, do **controlo exclusivo** da sociedade **TSA — Terminal de Santa Apolónia, Lda. (TSA)**.
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.2.3. Mercados Relacionados

III.3. Contrato de Concessão do Terminal *Multipurpose* de Lisboa

III.4. 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 **ETE**, que é a **Notificante**, do controlo exclusivo da **TSA**, ou seja, a **Adquirida**, através da aquisição de uma quota com o valor nominal de € 500.000,00, representativa de 50% do capital social da sociedade TSA, detida pela sociedade **GSMARÍTIMA, Lda. (GSMARÍTIMA ou Vendedora)**.
5. Na sequência de concurso público internacional, foi adjudicada em 2014, pela APL - Administração do Porto de Lisboa, S.A. (APL), conjuntamente à ETE e à GSMARÍTIMA (à data da adjudicação da concessão, ETF – Empresa de Tráfego do Funchal, Lda.), através da empresa comum TSA, a Concessão de Serviço Público da Atividade de Movimentação de Carga Geral Contentorizada e Fracionada no Terminal Portuário atualmente identificado como TML — Terminal *Multipurpose* de Lisboa (TML).
6. De acordo com a Notificação, na altura da adjudicação da concessão à TSA (empresa comum da ETE e ETF), a inerente operação de concentração foi objeto de análise pela AdC, ao abrigo do Processo Ccent 42/2014 ETE*ETF/TML, resultando, em 24 de março de 2015, numa decisão de não oposição a essa operação.
7. Assim, com a operação de concentração em análise, a empresa comum TSA, que atualmente é detida em partes iguais pela ETE e pela GSMARÍTIMA, passa de controlo comum a controlo exclusivo pela ETE.
8. A **Notificante, ETE**, encontra-se registada sob o Número de Identificação de Pessoa Coletiva (NIPC) 500497664 e com o capital social de € 5 000 000, pertencendo ao “Grupo ETE”, o qual desenvolve atividade nas seguintes áreas:

- 8.1.** Operações portuárias, com um sistema de terminais portuários e concessões associados à logística, ao transporte, marítimo, por vias navegáveis interiores, terrestre e aéreo;
 - 8.2.** Transporte marítimo de mercadorias;
 - 8.3.** Atividade de armador;
 - 8.4.** Reparação e construção naval, prestando serviços de gestão técnica de navios e tripulações, recrutamento, formação e apoio à certificação de navios e instalações portuárias.
- 9.** Por sua vez, a ETE é uma empresa de estiva que se dedica à realização de operação portuária no Porto de Lisboa, sendo atualmente concessionária, juntamente com a GSMARÍTIMA, do Terminal *Multipurpose* de Lisboa, mas também concessionária do Terminal *Multipurpose* do Poço de Bispo e realizando operação ao largo de carga e descarga de navios.
- 10. A Adquirida, TSA,** é, previamente a operação de concentração em análise, detida em partes iguais pela ETE e GSMARÍTIMA, encontrando-se registada sob o NIPC 513475513 e com o capital social de € 1 000 000, sendo detentora, como já referido, da Concessão de Serviço Público da Atividade de Movimentação de Carga Geral Contentorizada e Fracionada no Terminal Portuário atualmente identificado como TML.
 - 10.1.** O objeto social da TSA é, conseqüentemente, “*o exercício do direito de exploração, em regime de concessão de serviço público, da atividade de movimentação de carga geral contentorizada e fracionada na área do domínio público do Estado afeto à administração da APL - Administração do Porto de Lisboa, S.A., denominada Terminal Multipurpose de Lisboa, nas freguesias de Penha de França e São Vicente, concelho de Lisboa, bem como o exercício de atividades com aquele acessórias.*”
 - 10.2.** O TML dedica-se ao serviço público portuário, prossequindo a atividade de movimentação de carga geral contentorizada e fracionada na área de jurisdição do porto de Lisboa, acolhendo essencialmente navios que ligam Portugal continental às Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores, e dispondo também

de um ramal ferroviário dedicado com ligação à Linha do Norte da Rede Ferroviária Nacional, através da estação de Santa Apolónia.

10.3. A Classificação da atividade económica (CAE) da TSA é a 52240, compreendendo as atividades de carga e de descarga de mercadorias, bagagem e equipamento (qualquer que seja o meio de transporte utilizado), assim como a atividade de estiva.

11. O Grupo Sousa, do qual faz parte integrante a GSMARÍTIMA, é um grupo marítimo-portuário português, verticalmente integrado, que detém:

- 11.1.** Empresas armadoras;
- 11.2.** Empresas de operação portuária;
- 11.3.** Empresas de camionagem;
- 11.4.** Agentes de navegação;
- 11.5.** Transitários;
- 11.6.** Armazéns;
- 11.7.** Terminais *onshore*;
- 11.8.** Operações de logística

No sector marítimo de passageiros, o Grupo Sousa Investimentos detém a Porto Santo Line – Transportes Marítimos Lda. e uma participação de 30% na LCT Lisbon Cruise Terminals, Lda..

12. A Notificação não identifica clausulas restritivas da concorrência, no âmbito do acordo que concretiza a operação de concentração em análise, o que pode ser verificado da leitura do contrato celebrado entre as partes desta operação.

13. É referido na Notificação que a Notificante entende que *“neste caso concreto pode respeitar a vontade do Grupo Sousa de não fornecer informações relativamente ao seu Grupo e à sociedade vendedora GSMARÍTIMA Lda. pois que a Autoridade da*

*Concorrência já dispõe dessas informações com bastante atualidade ao abrigo de outra operação que foi recentemente notificada Ccent. 82/2023 Yilport Iberia*GSMarítima/Sotagus – e porque estas informações e contributo não se afiguram como imprescindíveis para efeitos de apreciação da presente operação de concentração que consiste, somente, na passagem para controlo exclusivo de um controlo que se fazia de forma conjunta, da sociedade TSA — Terminal de Santa Apolónia, Lda. e que dão resposta, aliás, a um compromisso assumido ao abrigo da referida operação Ccent. 82/2023 Yilport Iberia*GSMarítima/Sotagus”.*

III. REGULAÇÃO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES

III.1. Considerações Gerais

14. É informado na Notificação que “as atividades em causa na presente operação de concentração são objeto de regulação setorial através do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT) e da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT)”.

15. A presente operação tem incidência em mercados objeto da regulação setorial da AMT, na medida em que as atividades exercidas, quer pela Notificante, quer pela Adquirida, designadamente de atividades de exploração de terminais portuárias, se encontrarem 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.

Mais concretamente, no caso adquirida, o exercício do direito de exploração, em regime de concessão de serviço público, da atividade de movimentação de carga geral contentorizada e fracionada TML, no porto de Lisboa.

16. É também oportuno assinalar que não se afigura enquadrável a atuação do IMT nos termos específicos do n.º 1 do artigo 55.º do regime jurídico da concorrência, uma vez que a sua atribuição no âmbito do acompanhamento das atividades de exploração portuária se refere à autorização, licenciamento e fiscalização das entidades do setor, em cumprimento das normas nacionais e internacionais aplicáveis ao setor, lembrando-se que a anterior competência que aquele instituto detinha, antes da aprovação dos estatutos

da AMT, em matéria de regulação da economia e atividades comerciais do setor marítimo-portuário, foi reformulada para o mencionado acompanhamento das atividades de serviços neste setor¹, passando as competências de regulação setorial para a AMT².

17. 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 dos portos comerciais, neste caso particular de movimentação de carga, e dos transportes marítimos, sem esquecer igualmente a componente da logística no contexto das atividades baseadas em redes, as quais são exercidas pelas partes intervenientes na operação de concentração em análise.

Relevam particularmente as alíneas a) e q) do n.º 1, bem como a alínea a) do n.º 4, todas do artigo 5.º dos mencionados estatutos da AMT.

18. Assinale-se que o presente parecer da AMT não substitui nem suprime a autorização da Concedente à concretização desta operação nos termos previstos no Contrato de Concessão de Serviço Público da Atividade de Movimentação de Carga Geral Contentorizada e Fracionada no Terminal Portuário atualmente identificado como TML, e que deve ser objeto de decisão em sede própria, portanto, não objeto da análise específica deste parecer da AMT.

19. Importa, ainda, sublinhar no contexto desta operação de concentração, tal como expresso na Notificação, que esta mesma operação *“corresponde a um dos compromissos assumidos pelo Grupo Sousa na operação de concentração recentemente aprovada pela Autoridade da Concorrência Ccent. 82/2023 Yilport Iberia*GSMarítima/Sotagus (que consistiu na aquisição, pela Yilport Iberia, S.A. e pela GS Marítima, Lda., do controlo*

¹ Ver Decreto-Lei n.º 77/2014 de 14 de maio.

² Ver Decreto-Lei n.º 78/2014 de 14 de maio.

conjunto sobre a Sotagus – Terminal de 6 Contentores de Santa Apolónia, S.A.) e que consiste no desinvestimento no TSA/TML”.

Trata-se da “concretização de um compromisso assumido perante a Autoridade da Concorrência precisamente para prevenir problemas e restrições jus concorrenciais e para salvaguardar a sã concorrência nestes mercados”, entendendo a Notificante que “da mesma não resultam efeitos restritivos da concorrência ou problemas de concorrência”

III.2. Análise dos Mercados Relevantes de Mobilidade

III.2.1. Delimitação do Mercado do Produto Relevante

- 20.** 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.
- 21.** 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 TSA, a qual se dedica à exploração da Concessão de Serviço Público da Atividade de Movimentação de Carga Geral Contentorizada e Fracionada no TML.
- 22.** Nos termos da Notificação Prévia apresentada à AdC, será de assinalar o seguinte:
- 22.1.** *“De salientar que, o que a operação aqui em causa origina é, na prática, não uma concentração de quota de mercado, mas antes uma diluição da quota de mercado que hoje cabe ao Grupo ETE pois que esta operação vem na sequência de uma outra, cuja implementação em conjunto conduz a uma redução da quota de mercado hoje existente do Grupo ETE, e não a um aumento da mesma ao contrário do que habitualmente sucede neste tipo de operações.*”

Embora a operação possa ser considerada como sendo horizontal, ela não opera qualquer incremento nas quotas de mercado do Grupo ETE.”;

22.2. *“No entendimento da Notificante, a identificação dos mercados de produto relevantes reporta-se, fundamentalmente, às atividades desenvolvidas pela empresa target, a TSA.*

A TSA desenvolve atividades em dois mercados de produto, cuja delimitação está relativamente consolidada na prática decisória da Autoridade da Concorrência: i) mercado dos serviços de movimentação portuária de carga contentorizada; e ii) mercado dos serviços de movimentação portuária de carga fracionada.”³.

23. Em termos de informações gerais sobre os mercados relevantes, a Notificação Prévia apresenta o seguinte no que reporta especificamente ao porto de Lisboa:

23.1. Prestação de serviço de movimentação de carga contentorizada:

2023	Serviços em Volume (Ton)	Serviços em Valor (Euro)	Total do Mercado em Volume (Ton)	Quota de mercado estimada (em Volume)
Grupo ETE	[10.000-35.000]	[CONF.]	4.441.400	<1
TSA	[300.000-800.000]	[CONF.]		<20

³ Ccent. 82/2023 Yilport Iberia*GSMarítima/Sotagus ; Ccent. 57/2015 – Yilport / ME Logística*Tertir, Ccent. 42/2014 – ETE*ETF/TML, Ccent. 1/2010 – Morais Rocha / TMB.

23.2. Prestação de serviço de movimentação de carga fraccionada:

2023	Serviços em Volume (Ton)	Serviços em Valor (Euro)	Total do Mercado em Volume (Ton)	Total do Mercado em Valor (Euro)
Grupo ETE	[100.000-200.000]	[CONF.]	210.977	<60
TSA	[20.000-50.000]	[CONF.]		<25

23.3. Refere a Notificante não ser capaz de estimar o valor total do mercado (em €), mas apenas em volume, na medida em que os dados divulgados pela AMT utilizam esse referencial.

24. Sobre esta matéria, importa referenciar que a Notificante, para efeitos de definição do total de mercado em volume, adotou os dados da AMT no seu relatório de acompanhamento do mercado portuário relativo a dezembro e ano de 2023⁴ ⁵, os quais se baseiam exclusivamente nas estatísticas de movimentação dos portos comerciais do continente, fornecidas pelas respetivas Administrações Portuárias.

Neste contexto, os dados conferem com os disponíveis nesta autoridade e as quotas de mercado estimadas apresentam-se conformes, sendo apenas de corrigir os títulos das últimas colunas dos dois quadros apresentados em que se devem referir às quotas de mercado estimadas, em ambos os quadros, ou seja, quer para a carga contentorizada, quer para a carga fraccionada, bem como as unidades que devem ser em percentagem.

25. Assinala igualmente a Notificante que:

25.1. *“Para que se note a pouca expressão deste valor apresentado para a movimentação da carga fraccionada no Porto de Lisboa que – sempre cumprirá dizer que não aumentará com a concretização prática desta operação, pelas*

⁴ Ver [Relatório “Acompanhamento do Mercado Portuário. Dezembro e Ano de 2023”](#).

⁵ Ver [Observatório da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes](#).

razões que melhor explicaremos abaixo – importa notar que o valor apresentado para movimentação de carga fracionada neste porto se refere, somente a 1,8% do total de movimentos realizados nesse mesmo porto (sendo o total de movimentos em volume, de 11.417.000,00 Ton).”⁶;

25.2. *“Adicionalmente, com a presente operação de concentração associada à operação de concentração já analisada pela Autoridade da Concorrência no processo Ccent. 82/2023 Yilport Iberia*GSMarítima/Sotagus, o Grupo ETE, ao invés de manter os volumes acima indicados, diluirá a sua posição pois que se calcula e prevê, com a saída do Grupo Sousa da TSA e a passagem do mesmo para a Sotagus, cerca de [CONFIDENCIAL]% dos volumes aqui indicados como correspondendo à TSA, quer relativamente a movimentação de carga contentorizada quer relativamente a carga fracionada, passarão para a Sotagus (pois os navios do Grupo Sousa passam para esse terminal), não sendo correto afirmar que com esta operação, o volume que se apresenta como estando associado à atividade da TSA passará, tal qual está e de forma completa, para o Grupo ETE.”.*

26. No que reporta aos mercados globais do sistema portuário comercial do continente, é mencionado o seguinte na Notificação Prévia:

⁶ De acordo com os cálculos efetuados pela AMT, com base nos dados da Notificação e elementos disponíveis nesta autoridade, a percentagem do total de movimentos é de 1,4%, contudo, em nada afeta o raciocínio expresso na Notificação.

26.1. Prestação de serviço de movimentação de carga contentorizada:

Carga Contentorizada 2023			
Porto	Grupo ETE	Total Porto	Quota Estimada ETE
Lisboa	[10.000-35.000]	4 441 000	[<1]
Sines	0	20 009 000	0,00
Leixões	[<2.000]	6 993 000	[<1]
Aveiro	0	155 000	0,00
Setúbal	[<130.000]	1 574 000	[<10]
Viana do Castelo	0	0	0,00
Figueira da Foz	0	134 000	0,00
Faro	0	0	0,00
	[50.000-200.000]	33 306 000	

Menciona a Notificante que “Como se poderá constatar pela tabela acima, os valores do Grupo ETE são bastante diminuídos face aos totais de mercado – relativamente a carga contentorizada – em qualquer um dos Portos nacionais e como tal, também no segmento nacional a sua quota não teria expressão de relevo.”⁷.

26.2. Prestação de serviço de movimentação de carga fracionada:

Carga Fracionada 2023			
Porto	Grupo ETE	Total Porto	Quota Estimada ETE
Lisboa	[100.000-200.000]	211 000	[30-60]
Sines	[30.000-50.000]	51 000*	[75-95]
Leixões	[1.000.000-1.500.000]	1 391 000**	[50-100]
Aveiro	[250.000-350.000]	1 640 000	[<20]
Setúbal	[300.000-600.000]	1 236 000	[<50]
Viana do Castelo	0	155 000	0,00
Figueira da Foz	0	982 000	0,00
Faro	0	3 000	0,00
	[1 500 000-2 500 000]	5 637 000	[25-45]

⁷ A Notificação Prévia refere o movimento no território nacional, embora, na verdade, os dados correspondem apenas ao total do sistema portuário comercial do continente, não incluindo a movimentação dos portos das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira. Contudo, considera-se que isso não condiciona, com significado, o resultado da análise qualitativa em termos de mercados relevantes.

27. A Notificante expõe também o seguinte:

27.1. “* [CONFIDENCIAL];”

27.2. “** [CONFIDENCIAL]

Não obstante ter a ETE utilizado, na maior parte dos casos, os dados publicados pela AMT relativamente ao ano de 2023, sempre se dirá que existem, ao que se pode verificar, incongruências nos valores apresentados no quadro 7 da página 18 do “Relatório – Acompanhamento do Mercado Portuário” no que se refere aos totais de mercado, pelo menos da carga fracionada (certamente incluindo carga fracionada noutras rúbricas, caracterizando-a incorretamente e levando a um incremento artificial depois no cálculo das quotas do Grupo ETE). Este facto leva a ETE a assumir a possibilidade de existirem erros semelhantes aos que aqui se destacaram, sendo outros mais difíceis de deslindar do que os que aqui se apontam. Somos por isso levados a considerar que as quotas que resultam dos cálculos acima apresentados para o Grupo ETE, poderão resultar em quotas mais inflacionadas não sendo, no entanto possível, por falta de dados, apresentar estimativas com maior rigor, das quotas aqui em causa.

Em qualquer caso e conforme foi referido, em nenhum dos portos a quota da ETE aumentará, com a presente operação.”.

28. No que tange às observações apresentadas pela Notificante no ponto anterior, importa esclarecer que os dados de movimentação portuária constantes dos relatórios de acompanhamento do mercado portuário da AMT, são os fornecidos, conforme já anteriormente assinalado, pelas autoridades portuárias, de forma agregada para a globalidade de cada porto.

28.1. Ao aplicarem-se os referidos dados das Administrações Portuárias, conforme constam do relatório de acompanhamento do mercado portuário da AMT, os quais são considerados como dados oficiais, ... [CONFIDENCIAL].

- 28.2.** Já no caso da globalidade do sistema portuário comercial do continente, a quota de mercado da ETE na carga fracionada ... **[CONFIDENCIAL]**.
- 28.3.** No caso dos mercados da carga contentorizada nos vários portos do continente, os dados da Notificação conferem com os disponíveis na AMT.
- 29.** Estando principalmente em causa os mercados de carga fracionada e contentorizada no porto de Lisboa, as alterações decorrentes do exposto anteriormente, não prejudicam a análise, no sentido de que a presente operação possa não incrementar a quota de mercado da ETE neste porto, tendo em consideração que as quotas do TSA, tanto para a carga fracionada, como para a carga contentorizada, poderão vir a ser reduzidas pela saída do Grupo Sousa deste terminal, e passando para a Sotagus, que gere em regime de concessão de serviço público outro terminal do porto de Lisboa, concretamente o Terminal de Contentores de Santa Apolónia (TCSA).
- 30.** Tal como já mencionado anteriormente, esta operação de concentração mais não é do que a concretização de um compromisso assumido perante a AdC para prevenir problemas e restrições jus concorrenciais e salvaguardar a sã concorrência nos mercados onde atua a TSA.
- 31.** Assim, e sem prejuízo das anotações assinaladas, não se antecipa a ocorrência de questões jusconcorrenciais relevantes e não se obstando, deste modo, ao entendimento expresso pela Notificante em termos de delimitação do mercado de produto relevante.

III.2.2. Delimitação do Mercado Geográfico Relevante

- 32.** 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.

33. Sobre esta matéria, a “Notificante opõe-se à prática decisória da AdC, a qual tem, por regra, considerado que o âmbito geográfico destes mercados se circunscreve ao porto a que pertence o terminal em causa e respetivo hinterland. A Notificante considera que os mercados de produto relevantes identificados têm uma dimensão geográfica mais ampla. No entanto julga a Notificante que a Autoridade da Concorrência pode, não obstante, deixar a definição deste mercado “em aberto” por desnecessária e porque, em nenhuma das configurações possíveis, resultam problemas concorrenciais.

No entanto, e porque conhece a prática decisória da Autoridade da Concorrência, e por questão de celeridade sem conceder, serão apresentados os dados relativos ao Porto de Lisboa.” (quadros apresentados na seção anterior).

34. Neste contexto, a AMT não se opõe ao entendimento da Notificante, corroborando também o entendimento de não se suscitarem preocupações jusconcorrenciais no âmbito desta operação.

III.2.3. Mercados Relacionados

35. A Notificante refere que:

35.1. “O Grupo ETE exerce atividades de armador [CONFIDENCIAL] – de agente de navegação [CONFIDENCIAL], de agente transitário [CONFIDENCIAL] e de transportador rodoviário de mercadorias [CONFIDENCIAL].”

35.2. “A ETE informou ter transportado em 2023 cargas entre o Porto de Lisboa e os Portos de Cabo Verde e Norte da Europa [CONFIDENCIAL], na Bélgica [CONFIDENCIAL], na Holanda [CONFIDENCIAL] e no Reino Unido [CONFIDENCIAL], Região Autónoma da Madeira (RAM), Região Autónoma dos Açores (RAA), Sines e Leixões.”

35.3. “A Autoridade da Concorrência considerou, ao abrigo da decisão sobre a operação de concentração que levou à criação da empresa comum TSA⁸, os seguintes mercados relacionados, os correspondentes às:

- I) Rotas de transporte marítimo de mercadorias (carga contentorizada e fracionada) com origem ou destino no Porto de Lisboa efetuadas pelas Partes (melhor detalhadas abaixo); e*
- II) Prestação de serviços relacionados”, concretamente de serviços de transitário e de agentes de navegação no porto de Lisboa e de transporte rodoviário de mercadorias.*

36. No que diz respeito às rotas de transporte marítimo de mercadorias, de carga contentorizada e fracionada, como origem ou destino no porto de Lisboa, a Notificante menciona não ser “capaz de apresentar o valor total do mercado em EUR, mas só em Volume pois que os dados publicados pela APL e Autoridade da Mobilidade e dos Transportes apenas incluem a informação relativa a toneladas, não existindo dados disponíveis em Euros”.

37. Importa anotar que os relatórios de acompanhamento do mercado portuário da AMT se referem exclusivamente à movimentação nos portos comerciais do continente, de uma forma global por porto, sem discriminação entre as origens e destinos das cargas, nem, tão pouco, dos terminais portuários onde as cargas são movimentadas, pelo que as informações assinaladas nos pontos seguintes não têm a possibilidade de ser objeto de validação num contexto de cruzamento com os dados disponíveis pela AMT.

38. Sem prejuízo do mencionado no ponto anterior, a Notificante apresenta os seguintes valores de quotas de mercado por rotas de transporte marítimo:

⁸ Ccent. 42/2014 – ETE*ETF/TML.

38.1. Rota de transporte marítimo entre o porto de Lisboa e a Região Autónoma da Madeira:

Grupo	Serviços em Volume (Ton)	Serviços em Valor (Euro)	Total do Mercado em Volume (Ton)	Quota de mercado estimada
Grupo ETE	[25.000-100.000]	[CONF.]	434.627	[10-20]

38.2. Rota de transporte marítimo entre o porto de Lisboa e a Região Autónoma dos Açores:

Grupo	Serviços em Volume (Ton)	Serviços em Valor (Euro)	Total do Mercado em Volume (Ton)	Quota de mercado estimada
Grupo ETE	[50.000-200.000]	[CONF.]	390.585	[20-50]

38.3. Rota de transporte marítimo entre o porto de Lisboa e Cabo Verde:

Grupo	Serviços em Volume (Ton)	Serviços em Valor (Euro)	Total do Mercado em Volume (Ton)	Quota de mercado estimada
Grupo ETE	[20.000-40.000]	[CONF.]	98.047	[20-50]

38.4. Rota de transporte marítimo entre o porto de Lisboa e a Europa do Norte:

Grupo	Serviços em Volume (Ton)	Serviços em Valor (Euro)	Total do Mercado em Volume (Ton)	Quota de mercado estimada
Grupo ETE	[50.000-200.000]	[CONF.]	146.377	[>50]

Menciona a Notificante que os valores mencionados para as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira “respeitam à carga que é movimentada no TSA referente a carga transportada pelo Grupo ETE (mais precisamente pela Transinsular) para estas regiões e que correspondem aproximadamente a cerca de [CONFIDENCIAL]% do valor movimentado no TSA”.

39. No que reporta à prestação de serviços relacionados, são identificados os seguintes na Notificação Prévia:

39.1. Prestação de serviços transitários no porto de Lisboa:

Grupo	Serviços em Valor (Euro)	Total do Mercado em Volume (Ton)	Total do Mercado em Valor (Euro)
Grupo ETE	[5.000.000-20.000.000]	Não disponível	Não disponível

39.2. Prestação de serviços de agentes de navegação no porto de Lisboa:

Grupo	Serviços em Valor (Euro)	Total do Mercado em Volume (Ton)	Total do Mercado em Valor (Euro)
Grupo ETE	[5.000.000-10.000.000]	Não disponível	Não disponível

39.3. Prestação de serviços de transporte rodoviário de mercadorias:

Grupo	Serviços em Valor (Euro)	Total do Mercado em Volume (Ton)	Total do Mercado em Valor (Euro)
Grupo ETE	Não disponível	Não disponível	Não disponível

40. A AMT também não obsta ao entendimento exposto pela Notificante em matéria de mercados relacionados, bem como não perspetiva preocupações jusconcorrenciais associadas à presente operação.

III.3. Contrato de Concessão do Terminal *Multipurpose* de Lisboa

41. No caso específico desta operação de concentração, importa também considerar na análise as condicionantes resultantes do Contrato de Concessão de Serviço Público de Movimentação de Carga Geral Contentorizada e Fracionada no Terminal Portuário Atualmente Identificado como “TML – Terminal *Multipurpose* de Lisboa”, celebrado entre a concedente, APL, e a concessionária, TSA, o qual foi outorgado em 6 de abril de 2015, e a vigorar até 28 de fevereiro de 2021, sem prejuízo da extinção antecipada da concessão, por acordo entre as partes ou demais casos no contrato e na lei, ou da Concedente poder optar pela prorrogação do contrato por períodos de um ano, com limite máximo de 10 anos desde a data de início da concessão, a qual foi como sendo o dia 9 de abril de 2015⁹.

Este contrato de concessão foi já objeto de uma prorrogação até 8 de abril de 2025, numa segunda adenda assinada em 25 de setembro de 2020, ou seja, esgotando o limite máximo de prorrogação da atual concessão do TMS à TSA.

42. Releva também sublinhar que, nos termos deste contrato de concessão, consta, também, relativamente às participações na sociedade da Concessionária¹⁰, que a “*oneração e a*

⁹ Ver a Cláusula 5.^a do Contrato de Concessão do TML.

¹⁰ Ver a Cláusula 8.^a do Contrato de Concessão do TML.

transmissão de participações no capital social da sociedade Concessionária depende da autorização prévia da Concedente, a apreciar no prazo de 60 (sessenta) dias a contar a partir da data da respetiva solicitação, a qual não pode ser infundadamente recusada”.

- 43.** Neste contexto, a AMT solicitou informação à APL no que reporta ao posicionamento desta Autoridade Portuária relativamente à transmissão de participações na TSA, tendo aquela Administração Portuária informado, designadamente, que, apesar de ainda não ter recebido uma comunicação formal da TSA, relativamente à transmissão do capital social detido pela GSMARÍTMA, a operação de concentração atualmente em análise (CCent 2025/8) resulta de uma mera formalização da condicionante associada à operação de concentração Ccent 2023/82 (Yilport*GS Marítima / Sotagus), pelo que a APL nada terá a opor à presente transmissão de participações sociais da GSMARÍTMA no TSA.
- 44.** Assim, e no que tange especificamente à concessão em curso do serviço público de movimentação de carga contentorizada e fracionada no TML, não se afiguram existir razões que obstem à concretização da presente operação de concentração e que colocará a ETE no controlo exclusivo da concessionária TSA.

III.4. Impacto da Operação nas Dimensões dos Investidores, dos Profissionais/Utilizadores/Consumidores e dos Contribuintes

- 45.** 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 sustentável¹¹, 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.

- 46.** 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.
- 47.** 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.
- 48.** Na perspetiva dos Investidores, será de notar que, quer a Notificante (TE), quer a Adquirida (TSA), apresentam um significativo volume de negócios em Portugal, concretamente:

¹¹ 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 heterogéneas 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.

48.1. O volume de negócios da ETE realizado em 2023 foi o seguinte (un: 10⁶€):

Âmbito Geográfico	Volume de Negócios em 2023 €M
Portugal	[100-300]
EEE	[2-5]
Mundo	[5-25]

48.2. O volume de negócios da GSMARÍTIMA realizado em 2023, em Portugal, foi o seguinte (un: 10⁶ €)¹²:

Âmbito Geográfico	Volume de Negócios da TSA em 2023* €M
Portugal	[5-20]
EEE	
Mundo	

49. Pese embora as quotas de mercado da Adquirente, mas apenas na componente específica da carga geral fracionada, sejam muito significativas, quer no porto de Lisboa, quer no sistema portuário comercial do continente, ... **[CONFIDENCIAL]** ..., perspetiva-se que as quotas da ETE, por via da TSA, poderão vir a ser reduzidas pela saída do Grupo Sousa do TML, pelo que a presente operação não deverá incrementar a quota de mercado da ETE, recordando-se que esta operação constitui a concretização de um compromisso assumido perante a AdC para prevenir problemas e restrições jus concorrenciais e salvaguardar a sã concorrência nos mercados onde atua a TSA.

50. Neste enquadramento, não se antecipa a ocorrência de questões jusconcorrenciais significativas decorrentes desta operação de concentração, quer no porto de Lisboa, quer num âmbito macro do sistema portuário comercial do continente, que possam prejudicar

¹² A Notificante refere que “De com o artigo 39.º, número 4 da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio, aplicável aos casos em que a operação de concentração consiste na aquisição de elementos do ativo de uma ou mais empresas, o volume de negócios a ter em consideração relativamente à cedente é apenas o relativo às parcelas que são objeto da transação.”.

uma ótica de investimento, sem prejuízo da pertinência de um acompanhamento contínuo das práticas dos atores objeto desta operação de concentração nos mercados em que intervêm, e particularmente, neste caso concreto, da ETE, face à sua significativa quota de mercado na movimentação portuária de carga geral fracionada.

- 51.** Na Racionalidade dos Profissionais, Utilizadores e Consumidores, não se perspetiva que a presente operação de concentração tenha qualquer impacto, uma vez que o serviço prestado pela TSA aos seus clientes, isto é, aos clientes do TMS, 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 a concessionária.
- 52.** Da leitura, quer da Notificação Prévia, quer dos termos do Contrato de Compra e Venda de Ações da TSA entre a ETE e a GSMARÍTIMA, não se identificam cláusulas restritivas de 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 nas perspetivas dos Investidores ou dos Profissionais.
- 53.** 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

- 54.** 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, 6 de fevereiro de 2025