PARECER N.º 59/AMT/2025

Operação de Concentração n.º 2025/54 – GSMARÍTIMA / TIRGAL

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 2025/54**, 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 **GSMARÍTIMA**, Ld.ª (**GSMARÍTIMA**), do **controlo exclusivo** sobre a **TRIGAL — Transitários de Portugal, Lda. (TRIGAL)**.

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. 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 **GSMARÍTIMA**, que é a **Notificante**, do controlo exclusivo da **TIRGAL**, ou seja, a **Adquirida**, através da aquisição de quotas no valor total de **[CONFIDENCIAL]**, representativas de **[CONFIDENCIAL]**% do capital social da **TIRGAL**, detida por José António dos Santos e Maria de Lurdes dos Santos **(vendedores**).

4.1. [CONFIDENCIAL]

4.2. [CONFIDENCIAL]

5. A transação será implementada através de um Contrato de Cessão de Quotas com Condição Suspensiva, celebrado entre o GS, que integra a GSMARÍTIMA, e os atuais quotistas da TIRGAL, o qual confere controlo exclusivo à Notificante sobre esta última, nos termos e para os efeitos do artigo 36.º, n.º 1, alínea b) do regime jurídico da concorrência.

6. A **Notificante**, **GSMARÍTIMA**, encontra-se registada sob o Número de Identificação de Pessoa Coletiva (NIPC) 511184905 e com o capital social de 13,75 milhões €, pertencendo ao GS, com sede na Região Autónoma da Madeira (RAM), e atuando nas áreas marítimo-portuária, logística, energia e estando ainda presente no setor do turismo. Este grupo detém armadores, operadores portuários, empresa de camionagem, agentes de navegação, transitários, logística e armazéns.

A GSMARÍTIMA encontra-se ativa, diretamente e através de participadas, no setor de transporte marítimo de carga e logística integrada.

7. A **Adquirida**, **TIRGAL**, registada sob o NIPC 501081046 e com o capital social de € 250 000, é, previamente à operação de concentração em análise, detida pelo Senhor

José António dos Santos e pela Senhora Maria de Lurdes Pereira dos Santos, os quais, em conjunto, são os vendedores, e que, após esta operação, permanecerão com uma participação minoritária, **[CONFIDENCIAL]**.

Os mencionados vendedores não possuem nenhum outro investimento para além da própria TRIGAL.

7.1. Esta empresa encontra-se ativa na prestação de serviços de transitário (*freight forwarding*), por via marítima (e, residualmente, por via aérea e terrestre), para carga contentorizada e carga convencional, em âmbito nacional e internacional (apesar da menor dimensão deste último). Os serviços de transitário são prestados a partir dos portos de Lisboa e Leixões para a RAM, para a Região Autónoma dos Açores (RAA) e também para a África Ocidental, especificamente São Tomé e Príncipe, Cabo Verde e Angola.

7.2. A CAE da TIRGAL é a 52250, compreendendo as atividades de serviços de logística, incluindo a prestação de serviços de trânsito por meio marinho e, residualmente, aéreo e terrestre.

8. Assinala a Notificante que, do "*ponto de vista substantivo, ainda que a operação de concentração se assuma, formalmente, de natureza horizontal – atenta a prestação de serviços de transitário pelo GS – essencialmente em complemento ao seu core business (transporte marítimo regular de mercadorias), é absolutamente inexpressiva, visto que:*

8.1. *Estamos perante um mercado muito fragmentado, existindo muitíssimos – cerca de 350 em 2023 - agentes transitários; e*

8.2. *As quotas agregadas do GS e do Target* **[TIRGAL]** *no mercado relevante de prestação de serviços de transitário são inferiores a* **[0-5]***% em Portugal e inferiores a* **[5-10]***% se considerarmos a definição geográfica mais estreita possível (por porto de atuação).*

Nestes termos, e conforme detalhado na presente Notificação, a Transação Projetada não é suscetível de criar quaisquer entraves à concorrência efetiva no mercado relevante e, muito menos, no mercado nacional ou numa parte substancial deste. Assim, a operação

é notificada à AdC ao abrigo do critério de notificação relativo ao volume de negócios (cfr. artigo 37.º, n.º 1, al. c) da LdC)[1].

Não obstante, a Transação comporta igualmente uma dimensão vertical, atenta a complementaridade entre algumas das atividades do GS e do Target, que permitirá ao GS desenvolver uma área de atuação e de negócio na qual tem uma presença pouco significativa e, essencialmente, acessória ao seu core business.

Desse modo, a operação será geradora de eficiências pela integração do Target na cadeia de valor do GS, o que permitirá reduzir custos, melhorar a qualidade dos serviços prestados, através da apresentação de soluções mais completas e globais e aumentar a competitividade da entidade que resulta da Transação em mercados que são cada vez mais globais e competitivo.".

9. O Contrato de Cessão de Quotas prevê uma obrigação de não concorrência por parte dos vendedores **[CONFIDENCIAL]**, pelo período de **[CONFIDENCIAL]** a contar da data de produção de efeitos do contrato, **[CONFIDENCIAL]**.

Esta obrigação está diretamente relacionada com a Transação, pois encontra-se numa estreita conexão temporal com a concentração e está economicamente ligada à mesma, sendo necessária para assegurar os esforços dos novos sócios na manutenção do valor do *Target* e não comprometer a perspetiva de sucesso do negócio ora realizado.

Deste modo, é essencial para obter o valor total dos bens materiais e imateriais que estão sob negociação, e garantir o sucesso da Transação, conquistando progressivamente a confiança dos clientes e assimilando e explorando o *know-how* do *Target*.

A duração, o âmbito e o objeto desta cláusula são também necessários à implementação da Operação, na medida em que:

9.1. A sua duração está limitada a apenas **[CONFIDENCIAL]**;

[1] A Lei da Concorrência – LdC – corresponde ao regime jurídico da concorrência, aprovado pela Lei n.º 19/2002, de 8 de maio, na sua redação atual.

9.2. [CONFIDENCIAL];

9.3. [CONFIDENCIAL].

III. REGULAÇÃO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES

III.1. Considerações Gerais

10. É informado na Notificação que, em termos de enquadramento legislativo, a "*atividade de transitário é regulamentada pelo Decreto-Lei n.º 255/99, de 7 de julho, que institui o regime jurídico aplicável ao acesso e exercício da atividade transitária e posteriormente alterado pelo Decreto-Lei n.º 5/2013 de 22 de janeiro*", atividade esta que, nos termos do artigo 2.º do mencionado Decreto-Lei n.º 255/99 só pode ser exercida por empresas titulares de alvará emitido pela ex-Direção-Geral de Transportes Terrestres, atualmente o IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P..

11. Por sua vez, identifica a AMT como a "*entidade reguladora com atribuições e competências relacionadas com a supervisão e regulação da atividade transitária*", "*à qual compete o parecer previsto no artigo 55.º, n.º 1, da LdC*".

12. 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, em particular a atividade transitária, 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.

13. 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, principalmente no âmbito da atividade transitária, mas sem esquecer a sua relação com

o âmbito mais vasto das atividades prosseguidas pelo GS, onde se integra a GSMARÍTIMA.

14. Para além dessas atribuições da AMT, designadamente no âmbito das alíneas a) e q) do n.º 1 do artigo 5.º dos estatutos desta autoridade, relevam também, e em particular, suas as atribuições em matéria dos portos comerciais e dos transportes marítimos e por vias navegáveis interiores, no contexto do n.º 4 do mesmo artigo dos referidos estatutos.

III.2. Análise dos Mercados Relevantes de Mobilidade

15. Tal como identificado pela Notificante, a AMT corrobora a classificação desta operação de concentração como apresentando simultaneamente as naturezas horizontal e vertical, considerando que:

15.1. Quer a TIRGAL quer o GS (onde se insere a GSMARÍTIMA), através das empresas MARMOD – Transportes Marítimos Intermodais, S.A. e LOGISLINK – Terminal Logística, Ld.ª, prestam de serviços de transitário, e no âmbito do transporte marítimo, configurando a dimensão horizontal da operação.

15.2. Existem também relações de natureza vertical entre as empresas participantes nesta operação, uma vez que a TRIGAL é, atualmente, cliente da GS Lines – Transportes Marítimos, Ld.ª é uma empresa armadora pertencente ao GS que atua no transporte marítimo regular de cargas (contentorizada, viaturas e granéis), quer no âmbito nacional (via portos de Lisboa, Leixões, RAM e RAA), quer internacional (Cabo Verde e Guiné-Bissau).

III.2.1. *Delimitação do Mercado do Produto Relevante*

16. 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 caraterísticas, preços e utilização pretendida.

17. 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 TRIGAL, a qual se dedica à prestação de serviços de transitário, essencialmente por via marítima.

18. Nos termos da Notificação apresentada à AdC, será de assinalar o seguinte:

18.1. "*A atividade do Target no mercado da prestação de serviços de transitário consiste na prestação de serviços de natureza logística e operacional, relacionados com a expedição, receção, armazenagem e circulação de bens e mercadorias e desenvolvendo a gestão e mediação dos fluxos daqueles bens e mercadorias entre os expedidores e os destinatários dos mesmos.*

Os serviços prestados pelo Target são, tendencialmente, globais, i.e. consistem em soluções integradas que incluem diversas tipologias de serviços como, inter alia, fretes nacionais e internacionais, serviços de consolidação globais, serviços porta-a-porta, transporte multimodal aéreo/marítimo, embalagem de exportação para bens comerciais, armazenagem e distribuição, seguro de frete, transbordo, de consolidações, cargas fracionadas e remessas pesadas, despacho aduaneiro e localização e seguimento da carga.

A sua atividade principal é desenvolvida através de frete marítimo e baseada nos portos de Lisboa e Leixões, a partir dos quais o Target fornece serviços nomeadamente para os seguintes itinerários: RAM, RAA, São Tomé e Príncipe, Cabo Verde e Angola. Para além da prestação de serviços de transitário por frete marítimo, o Target também presta este tipo de serviços através de frete aéreo e terrestre (ambos, no entanto, de maneira muito residual, tendo representado, aproximadamente, **[0-5]***% do volume de negócios total da Tirgal em 2024).*".

18.2. "*O GS – grupo no qual se insere a Notificante – também se encontra ativo na prestação de serviços de transitário (de mercadorias), nomeadamente através das sociedades Marmod e Logislink, que prestam serviços a partir de Lisboa e Leixões.*

Conforme antecipado pela Notificante, a sobreposição horizontal (na prestação de serviços de transitário) entre as atividades das Partes não apresenta materialidade jusconcorrencial, nem terá qualquer impacto na estrutura da oferta, atenta a presença de inúmeros operadores no mercado da prestação de serviços de

transitário e as reduzidas quotas de mercado das partes da Transação Projetada (sempre inferiores a **[0-5]***%).*

Não obstante, para além da dimensão horizontal da Transação Projetada, há ainda que referir a sua vertente vertical. Com efeito, o GS encontra-se presente no mercado de prestação de serviços de transporte marítimo de carga contentorizada e de carga fracionada[2]*.*

Neste âmbito, atendendo à relação entre as atividades desenvolvidas pelas partes da Transação Projetada, conclui-se que as empresas transitárias são clientes das empresas de transporte marítimo regular de mercadorias, i.e., a prestação de serviços de transitário é um mercado a montante do mercado de transporte marítimo regular de mercadorias.

Em conclusão, a Notificante sugere que, para os efeitos da presente Notificação, a definição de mercado relevante siga os precedentes da prática decisória da AdC e da Comissão Europeia ("Comissão"), ou seja, e como melhor se desenvolverá abaixo, que se considere o mercado da prestação de serviços de transitário como o mercado relevante da Transação Projetada.".

18.3. "*A AdC já teve oportunidade de definir as atividades de agente transitário (ou freight forwarding) como consistindo "na prestação de serviços de natureza logística e operacional relacionados com a expedição, receção, armazenagem e circulação de bens e mercadorias desenvolvendo a gestão e mediação dos fluxos*

[2] "*O Grupo Sousa encontra-se presente em vários níveis da cadeia de valor associada ao transporte marítimo de mercadorias (e passageiros), nomeadamente, através da prestação de serviços de transporte marítimo de carga contentorizada e de carga fracionada, de agentes de navegação, logística integrada, operador portuário e transporte rodoviário de cargas. No entanto, a Notificante entende que, exceto com relação ao mercado de transporte marítimo de carga contentorizada/fracionada, não há, na prática, considerando as funcionalidades próprias de cada mercado, uma efetiva integração vertical entre a prestação de serviços de transitário e os outros serviços prestados pelo Grupo Sousa*.".

daqueles bens e mercadorias entre os expedidores e os destinatários dos mesmos"."[3] [4].

Também a Comissão já se pronunciou neste sentido, tendo definido o mercado da prestação de serviços de transitário (freight forwarding) como:

> *"the organisation of transportation of items (possibly including activities such as customs clearance, warehousing, ground services, etc.) on behalf of customers according to their needs"*[5].

Segundo a AdC[6]*, a prática decisória da Comissão e da AdC tem vindo a distinguir a atividade de serviços de transitário do mercado de transporte de mercadorias, distinguindo esta atividade consoante o meio de transporte utilizado (terrestre,*

---

[3] "*Decisão da AdC de 23 de dezembro de 2015 na Ccent. 24/2015 Via Marítima / PCI, nota de rodapé 27; e Decisão AdC de 21 de setembro de 2017 na Ccent. 34/2017 ETF/Marmod, parágrafo 4º, que remete a anterior decisão da AdC.*".

[4] "*Além disso, em Portugal, os serviços de freight forwarding encontram-se regulados no Decreto-Lei n.º255/99, de 7 de julho, que define a atividade transitária como "a prestação de serviços de natureza logística e operacional que inclui o planeamento, o controlo, a coordenação e a direção das operações relacionadas com a expedição, receção, armazenamento e circulação de bens ou mercadorias, desenvolvendo-se nos seguintes domínios de intervenção: (a) gestão de fluxos de bens ou mercadorias; (b) mediação entre expedidores e destinatários, nomeadamente através de transportadores com quem celebre os respetivos contratos de transporte; e, (c) execução dos trâmites ou formalidades legalmente exigidos, inclusive no que se refere à emissão do documento de transporte unimodal ou multimodal.*".

[5] "*Por exemplo, nos casos: Case M.10559 - A P MOELLER-MAERSK / SENATOR INTERNATIONAL, parágrafo 9; M.9221 - CMA CGM / CEVA, parágrafo 10; M.8564 – COSCO SHIPPING/OOIL, parágrafo 23; M.8120 – Hapag-Lloyd/United Arab Shipping Company, parágrafo 26; M.7268 – CSAV/HGV/Kühne Maritime/Hapag-Lloyd, parágrafo 3; e M.6059 – Norbert Dentressangle/Laxey Logistics, parágrafo 17.*".

[6] "*Decisão de 04 de outubro de 2022 na Ccent 44/2022 – Logista / Herinvemol. Há, ainda, outra decisão mais recente da AdC envolvendo o mercado de transitários (vide Ccent. 8/2025 - ETE / TSA). No entanto, tendo em vista que foi identificado como mercado relacionado, com baixas quotas de mercado associadas, não houve discussão aprofundada sobre a definição de mercado do produto relevante (ou geográfica), tendo sido analisado o "mercado de prestação de serviços de transitários no porto de Lisboa".*".

marítimo e/ou intermodal), bem como, se estes serviços são prestados a uma escala internacional ou doméstica[7] [8].

Neste âmbito, e considerando que tanto a Notificante como o Target estão ativos no setor do transporte (frete) marítimo, releva ensaiar sub-segmentações daquele mercado de acordo com o meio de transporte associado à prestação de serviços, i.e., para efeitos desta Transação, transporte (frete) marítimo. A prestação de serviços marítimos de transitário abrange toda a organização do transporte marítimo de bens e inclui, quando solicitado pelo cliente, o transporte terrestre de e para o respetivo porto.

Neste âmbito, considera a Notificante que, sendo a atividade do Target, sobretudo, desenvolvida através de frete marítimo e prestada a partir dos portos de Lisboa e Leixões para a RAM, RAA, São Tomé e Príncipe, Cabo Verde e Angola, o mercado relevante da prestação de serviços de transitário deverá cingir-se a este tipo de frete.

A TIRGAL também presta serviços de transitário através de frete aéreo e terrestre. Contudo, considerando o peso marginal que essas atividades representam no volume de negócios do Target (cerca de **[0-5]***% em 2024), a Notificante entende não ser relevante prosseguir com uma análise adicional dos mesmos e,*

---

[7] "*Vide, decisões nos processos COMP/M. 5933 – Marfrig/Keystone, de 22.09.2010; COMP/M. 5877 – Geodis/Giraud, de 14.07.2010; COMP/M.5480 – Deutsche Bahn / PCC Logistics, de 12.06.2009; COMP/M.5096 – RCA/MAV CARGO, de 25.11.2008; e CCent. 3/2017 – CTT/Transporta, de 02.03.2017.*".

[8] "*A Notificante, por outro lado, como já teve a oportunidade de manifestar noutras notificações perante a AdC, entende que os serviços prestados por empresas de transitário são tendencialmente globais e que os clientes de transitários comumente procuram um conjunto abrangente de serviços e soluções integradas em que apenas tenham de contratar uma empresa para realizar toda a organização do transporte de mercadorias. Neste sentido, a distinção entre serviços de transporte de mercadorias porta-a-porta e serviços de transitário torna-se progressivamente menos evidente já que, por um lado, as empresas transitárias têm começado a assumir a execução do serviço de transporte de mercadorias e, por outro, as empresas de transporte oferecem agora serviços de organização em complemento dos serviços de transporte. Consequentemente, a prestação de serviços de transitário pode ser enquadrada num mercado de produto mais lato, designadamente no mercado do transporte porta-a-porta de mercadorias - sendo por esta razão que os transitários enfrentam, atualmente, a concorrência das empresas de transporte de mercadorias, de quem são clientes, particularmente quando aquelas empresas são procuradas diretamente por grandes clientes. Não obstante, tendo em vista que a sobreposição horizontal das atividades das Partes é praticamente irrelevante, a Notificante entende não ser necessário aprofundar discussões sobre o tema.*".

respeitosamente, ao abrigo do disposto no parágrafo 15, da secção D) Regras Processuais do Regulamento n.º 993/2021 da Autoridade da Concorrência, solicita seja dispensada de fornecer informações adicionais sobre esses segmentos.

Atendendo à imaterialidade da sobreposição horizontal em qualquer configuração possível, bem como à ausência de impacto jusconcorrencial da Transação Projetada em qualquer caso, a Notificante entende que a exata delimitação (quer em termos de produto, quer na sua dimensão geográfica, como se verá abaixo) do mercado da prestação de serviços de transitário pode ser deixada em aberto.".

19. Em termos de informações gerais sobre os mercados relevantes, a Notificação apresenta os seguintes dados de dimensão do mercado de prestação de serviços de transitário:

19.1. Em valor (milhões €):

	2024	2023	2022
PORTUGAL	[2.000 – 3.000]	[2.000 – 3.000]	[2.000 – 3.000]
Porto de Lisboa	[300 – 400]	[300 – 400]	[300 – 400]
Porto de Leixões	[600 – 700]	[500 – 600]	[600 – 700]

Fonte: Estudo DBK Informa Observatório Sectorial ("Sectores Portugal, Empresas Transitárias, 6ª edição, janeiro 2024") para o âmbito nacional, para os anos de 2022 e 2023. Valores 2024 estimados com base na expetativa de crescimento para o mercado de 10,5% da AMT. Valores para os portos de Lisboa e Leixões estimados pela Notificante com base em dados da AMT.

19.2. Em volume de contentores (TEU[9]):

	2024	2023	2022
PORTUGAL	[3.000.000 – 4.000.000]	[2.000.000 – 3.000.000]	[2.000.000 – 4.000.000]
Porto de Lisboa	[400.000 – 500.000]	[400.000 – 500.000]	[400.000 – 500.000]
Porto de Leixões	[700.000 – 800.000]	[700.000 – 800.000]	[700.000 – 800.000]

Fonte: Dados AMT até novembro 2024. Estimativa da Notificante para dezembro de 2024 com base na sua inteligência interna.

[9] TEU – Unidade Equivalente do Contentor de 20 Pés.

20. A este respeito, apresentam-se de seguida os dados relativos à movimentação de contentores no ano de 2024, apurados no âmbito do Observatório da AMT[10] e objeto de tratamento nesta autoridade[11].

Estatísticas do Sistema Portuário Comercial do Continente

Porto \ Ano	2020	2021	2022	2023	2024	Variações	
						Δ% '24/'23	Δ% média '20-'24
SISTEMA PORTUÁRIO							
CARGA (ton)	81 864 448	85 663 315	85 233 591	83 355 079	90 815 911	9,0%	2,6%
CONTENTORES (TEU)	2 799 863	3 102 876	2 961 362	2 980 767	3 271 974	9,8%	4,0%
LEIXÕES							
CARGA (ton)	17 075 968	15 183 157	14 891 161	14 660 586	14 382 556	-1,9%	-4,2%
CONTENTORES (TEU)	703 944	717 830	713 468	701 813	715 121	1,9%	0,4%
LISBOA							
CARGA (ton)	9 023 805	9 430 604	10 721 230	11 416 574	11 317 821	-0,9%	5,8%
CONTENTORES (TEU)	299 438	367 268	395 597	419 430	460 783	9,9%	11,4%

Fonte: AMT

20.1. Poderá observar-se que os valores estimados na Notificação, no que corresponde à movimentação de contentores, se aproximam muito dos valores reais existentes na AMT, corroborando a análise efetuada pela Notificante, sendo apenas de precisar que a referência a Portugal deverá ser lida como ao universo dos portos do Continente.

20.2. O crescimento de 10,5% do mercado a que a Notificante se refere (ver ponto 19.1), coincide com o crescimento acumulado que se verificava para o segmento dos contentores no período acumulado de janeiro a novembro de 2024.

21. No que concerne à estrutura de oferta dos mercados relevantes, a Notificante apresenta os seguintes elementos relativamente aos mercados de prestação de serviços de transitário em termos de vendas e movimento de contentores, quer pela TRIGAL, quer pelas empresas transitárias do GS:

[10] Ver Página Internet: Observatório da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes.

[11] Ver Relatório de Acompanhamento do Mercado Portuário. Dezembro e Ano de 2024 (AMT).

21.1. Para Portugal:

	2024		2023		2022	
Empresa	**Vendas Valor (€M)**	**Vendas Teus**	**Vendas Valor (€M)**	**Vendas Teus**	**Vendas Valor (€M)**	**Vendas Teus**
TIRGAL	[10-20]	[5.000 – 10.000]	[5-10]	[5.000 – 10.000]	[5-10]	[0 – 5.000]
Marmod	[10-20]	[5.000 – 10.000]	[10-20]	[5.000 – 10.000]	[10-20]	[5.000 – 10.000]
Logislink	[40-50]	[30.000 – 40.000]	[30-40]	[20.000 – 30.000]	[30-40]	[20.000 – 30.000]
Total	**[60-70]**	**[40.000 – 50.000]**	**[60-70]**	**[40.000 – 50.000]**	**[50-60]**	**[40.000 – 50.000]**

Fonte: GS; TIRGAL.

21.2. No porto de Lisboa:

	2024		2023		2022	
Empresa	**Vendas Valor (€M)**	**Vendas Teus**	**Vendas Valor (€M)**	**Vendas Teus**	**Vendas Valor (€M)**	**Vendas Teus**
TIRGAL	[0-5]	[0 – 5.000]	[0-5]	[0 – 5.000]	[0-5]	[0 – 5.000]
Marmod	[5-10]	[0 – 5.000]	[5-10]	[0 – 5.000]	[5-10]	[0 – 5.000]
Logislink	[30-40]	[20.000 – 30.000]	[20-30]	[10.000 – 20.000]	[20-30]	[10.000 – 20.000]
Total	**[40-50]**	**[20.000 – 30.000]**	**[30-40]**	**[20.000 – 30.000]**	**[30-40]**	**[20.000 – 30.000]**

Fonte: GS; TIRGAL.

21.3. No porto de Leixões:

	2024		2023		2022	
Empresa	**Vendas Valor (€M)**	**Vendas Teus**	**Vendas Valor (€M)**	**Vendas Teus**	**Vendas Valor (€M)**	**Vendas Teus**
TIRGAL	[5-10]	[0 – 5.000]	[5-10]	[0 – 5.000]	[5-10]	[0 – 5.000]
Marmod	[5-10]	[0 – 5.000]	[5-10]	[0 – 5.000]	[5-10]	[0 – 5.000]
Logislink	[10-20]	[10.000 – 20.000]	[10-20]	[5.000 – 10.000]	[10-20]	[5.000 – 10.000]
Total	**[20-30]**	**[10.000 – 20.000]**	**[20-30]**	**[10.000 – 20.000]**	**[20-30]**	**[10.000 – 20.000]**

Fonte: GS; Tirgal.

22. A Notificante apresentou, igualmente, as estimativas de quotas das empresas participantes e dos cinco principais concorrentes nos mesmos mercados, concretamente:

22.1. Para Portugal:

Empresa	**2024**	**2023**	**2022**
TIRGAL	[0%-5%]	[0%-5%]	[0%-5%]
GS	[0%-5%]	[0%-5%]	[0%-5%]
Pós-Operação	[0%-5%]	[0%-5%]	[0%-5%]
Grupo DSV	[4%-6%]	[4%-6%]	[0%-5%]
Kuehne + Nagel	[4%-6%]	[4%-6%]	[0%-5%]
Grupo BBL	[4%-6%]	[4%-6%]	[0%-5%]
KLOG	[4%-6%]	[4%-6%]	[0%-5%]
Vanesp	[4%-6%]	[4%-6%]	[0%-5%]
Total Mercado (€M)	2.000.000-3.000.000	2.000.000-3.000.000	2.000.000-3.000.000

Fonte: Estudo DBK Informa Observatório Sectorial ("Sectores Portugal, Empresas Transitárias, 6ª edição, janeiro 2024"), no que tange ao ano de 2022. Para 2023 e 2024, estimados pela Notificante, com base na expetativa de crescimento para o mercado de 10,5% da AMT.

22.2. Para o porto de Lisboa:

Empresa	2024	2023	2022
TIRGAL	[0%-5%]	[0%-5%]	[0%-5%]
GS	[5%-10%]	[5%-10%]	[5%-10%]
Pós-Operação	[5%-10%]	[5%-10%]	[5%-10%]
Grupo DSV	[4%-6%]	[4%-6%]	[5%-10%]
Kuehne + Nagel	[4%-6%]	[4%-6%]	[5%-10%]
Grupo BBL	[4%-6%]	[4%-6%]	[5%-10%]
KLOG	[4%-6%]	[4%-6%]	[0%-5%]
Vanesp	[4%-6%]	[4%-6%]	[0%-5%]
Total Mercado (€M)	300.000.000-400.000.000	300.000.000-400.000.000	300.000.000-400.000.000

Fonte: Estimativas da Notificante/Grupo Sousa.

22.3. Para o porto de Leixões:

Empresa	2024	2023	2022
TIRGAL	[0%-5%]	[0%-5%]	[0%-5%]
GS	[0%-5%]	[0%-5%]	[0%-5%]
Pós-Operação	[0%-5%]	[0%-5%]	[0%-5%]
Grupo DSV	[4%-6%]	[4%-6%]	[5%-10%]
Kuehne + Nagel	[4%-6%]	[4%-6%]	[5%-10%]
Grupo BBL	[4%-6%]	[4%-6%]	[5%-10%]
KLOG	[4%-6%]	[4%-6%]	[0%-5%]
Vanesp	[4%-6%]	[4%-6%]	[0%-5%]
Total Mercado (€M)	600.000.000-700.000.000	500.000.000-600.000.000	600.000.000-700.000.000

Fonte: Estimativas da Notificante/Grupo Sousa.

23. Neste contexto, 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*

24. 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.

25. No que reporta ao mercado geográfico relevante, a Notificante expõe o seguinte:

25.1. Nas "*diversas análises que já teve oportunidade de realizar a operações de concentração que envolveram agentes transitários, a Comissão tem deixado em aberto a exata delimitação sobre o mercado de prestação de serviços de transitário ser considerada de escopo nacional, tendo em vista barreiras linguísticas e regulatórias, ou mais abrangente, uma vez que há uma tendência de grandes concorrentes em criarem redes transnacionais ou, em alternativa, extensível até mesmo ao Espaço Económico Europeu (EEE)*[12]*. Mais especificamente, a Comissão definiu o mercado para prestação de serviços de transitário por via marítima como, pelo menos, nacional*[13]*.*".

25.2. "*Por sua vez, a prática decisória da AdC em controlo de concentrações identifica outra sub-segmentação do mercado geográfico dos agentes transitários de acordo com o porto no qual desenvolvem a sua atividade. Em concreto, no processo Ccent. 42/2014 ETE*ETF/TML, a AdC considerou o mercado relacionado dos "agentes transitários no Porto de Lisboa"*[14]*, bem como no processo na Ccent. 24/2015 Via Marítima / PCI a Autoridade definiu como mercados relacionados àquela operação de concentração a sub-segmentação do mercado da prestação*

---

[12] "*Vide, decisões nos processos M.10559 - A P Moeller-Maersk / Senator International, parágrafo; M.9221 – CMA CGM/CEVA, parágrafos 14 e 17.*".

[13] "*Vide, decisões nos processos M.5450 – Kühne/HGV/TUI/Hapag-Lloyd, parágrafo 18; M.6671 – LBO France/Aviapartner, parágrafo 76; M.5480 – Deutsche Bahn/PCC Logistics, parágrafo 15-17.*".

[14] "*Decisão da AdC de 24 de março de 2015 no processo ccent. 42/2014 ETE*ETF/TML, parágrafo 48.*".

de serviços de transitário em: (i) transitário no Porto de Lisboa; (ii) transitário na RAM; (iii) transitário na RAA[15]*.*

Mais recentemente, apesar de não ter detalhado as suas considerações sobre o escopo geográfico do mercado relevante, a AdC tomou por base para a sua análise o porto no qual os agentes transitários desenvolvem as suas atividades.[16]".

25.3. "*Em conclusão – e não obstante fazer-se notar a tendência existente para que o mercado da prestação de serviço de transitários tenha um âmbito mais lato do que nacional – a Notificante propõe que, para efeitos da presente Transação, o âmbito geográfico do mercado da prestação de serviços de transitário seja nacional*".

26. Também no âmbito do mercado geográfico relevante, a AMT não se opõe ao exposto pela Notificante, corroborando também o entendimento de não se suscitarem preocupações jusconcorrenciais no âmbito desta operação.

III.2.3. *Mercados Relacionados*

27. Relativamente aos mercados relacionados, a Notificante refere que:

27.1. "*O core business do GS é o transporte marítimo regular de mercadorias*", encontrando-se igualmente "*presente noutros níveis da cadeia de valor associada ao transporte marítimo de mercadorias (e passageiros), nomeadamente através das suas atividades de transitário, logística integrada, transporte rodoviário de mercadorias, agentes de navegação e operador portuário.*".

27.2. "*Verifica-se a existência de uma relação de complementaridade entre as atividades de transitário (TIRGAL) e o transporte marítimo regular de mercadorias (GS), podendo o Target contratar serviços de transporte marítimo de mercadorias prestado pelos diversos armadores disponíveis.*".

27.3. A "*prestação de serviços de transitário situa-se a montante do mercado do transporte marítimo regular de mercadorias – e, consequentemente, este é um*

---

[15] "*Decisão da AdC de 23 de dezembro de 2015 no processo ccent. 24/2015 Via Marítima / PCI, parágrafo 38.*".

[16] "*Vide processos Ccent. 34/2017 – ETF / Marmod e Ccent. 8/2025 ETE / TSA.*".

mercado relacionado para efeitos da Transação Projetada. O âmbito geográfico deste mercado relacionado deverá ter em consideração as rotas com relevância para a atividade das Partes da Transação Projetada, que tenham como origem ou destino os portos localizados no território nacional, i.e., as rotas entre (i) Portugal Continental e os portos de África Ocidental, (ii) Portugal Continental e a RAM e (iii) Portugal Continental e a RAA.[17]".

27.4. Concretamente, são operadas pela GS Lines, que integra o GS, três rotas a partir do porto de Lisboa (Lisboa-RAM, Lisboa-RAA e Lisboa-Cabo Verde/Guiné-Bissau) e outras três rotas, partindo do porto de Leixões e para os mesmos destinos.

27.5. "*O Target é, naturalmente, cliente do GS: a GS Lines presta à TIRGAL serviços de transporte marítimo de cargas, especificamente, contentores, viaturas e carga geral. Nos últimos 3 anos, a GS Lines foi o principal fornecer da TIRGAL no transporte marítimo de cargas, tendo representado* **[35-45]***% em 2024,* **[35-45]***% em 2023 e* **[35-45]***% em 2022, das compras totais da TIRGAL. No entanto,* **[CONFIDENCIAL]***, é, igualmente, um importante fornecedor de serviços à TIRGAL, tendo representado, nos últimos 3 anos* **[20-30]***%,* **[30-40]***% e* **[20-30]***%, respetivamente, das compras totais da TIRGAL.*".

27.6. "*Ressalte-se que, para escolher o fornecedor de transporte marítimo, a TIRGAL tem como critérios, o preço, a disponibilidade de equipamentos (contentores), qualidade do serviço, datas de saída e chegada dos navios, rotas mais adequadas, dando preferência aos armadores com escalas diretas, rapidez de entrega e instruções dos seus clientes.*".

27.7. "*Por outro lado, a TIRGAL representou apenas,* **[0-5]***% do volume de negócios total da GS Lines em 2024, bem como* **[0-5]***% e* **[0-5]***% em 2023 e 2022, respetivamente, tendo uma representatividade ainda muito menor se considerarmos o volume de negócios total do Grupo Sousa.*".

---

[17] "*Vide processos Ccent. 38/2010 – Via Marítima/Box Lines, Ccent 24/2015 – Via Marítima/Portline e Ccent. 34/2017 – ETF/Marmod; Ccent. 34/2021 – ETF / Logi C; e Ccent. 82/2023 – Yilport*GSMarítima / Sotagus.*".

27.8. "*A AdC[18], por sua vez, também já se pronunciou sobre esta matéria em operações de concentração que envolveram precisamente o GS, tendo concluído, grosso modo, pela existência dos seguintes mercados relacionados à prestação de serviços de transitário e de transporte marítimo regular de mercadorias:*

- *Mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga – podendo-se equacionar uma sub-segmentação em carga contentorizada e carga fracionada:*
  - *No Porto de Lisboa; e*
  - *No Porto de Leixões.*
- *Mercado da prestação de serviços de agente de navegação;*
- *Mercado da prestação de serviços de logística integrada;*
- *Mercado da prestação de serviços de transporte rodoviário de mercadorias – quando o serviço inclui entrega fora do porto*.".

27.9. No quadro seguinte é apresentado um "*resumo das atividades desenvolvidas pela GS que, segundo precedentes da AdC/Comissão, poderiam, prima facie, ser potencialmente equacionáveis como mercados relacionados ao mercado da prestação de serviços de transitário desenvolvidas pelo Target*":

[18] "*Vide decisão da AdC de 24 de março de 2015 no processo Ccent. 42/2014 ETE*ETF/TML; decisão da AdC 23 de dezembro de 2015 no processo Ccent. 24/2015 Via Marítima / PCI; decisão da AdC de 21 de setembro de 2017 no processo Ccent. 34/2017 – ETF - Marmod; decisão da AdC de 03 de agosto de 2021 no processo Ccent. 34/2021 – ETF / Logi C; decisão da AdC de 24 de fevereiro de 2025 no processo Ccent. 8/2025 – ETE / TSA.*".

Mercado relacionado	Empresa GS	Âmbito geográfico
Transporte marítimo regular de mercadorias	GS Lines	Entre **Portugal Continental** (via Porto de Lisboa e Leixões) e portos da África Ocidental (especificamente, Cabo Verde / Guiné Bissau)
	GS Lines	Entre **Portugal Continental** (via Porto de Lisboa e Leixões) e a RAM
	GS Lines	Entre **Portugal Continental** (via Porto de Lisboa e Leixões) e a RAA
Movimentação portuária de cargas (contentorizada e fracionada)	Sotagus[23]	**Porto de Lisboa**
	OPM - Sociedade de Operações Portuárias da Madeira, Lda.	RAM - *não será analisado para os fins da Transação Projetada.*
Prestação de serviços de agentes de navegação	PMAR – Navegação, Lda.[24]	RAM, RAA e **Portugal Continental**
Prestação de serviços de logística integrada	Logic[25]	**Portugal Continental**
	Logislink	**Portugal Continental,** RAM e RAA
Transporte rodoviário regular de mercadorias	Opertrans	RAM - *não será analisado para os fins da Transação Projetada.*

27.10. "*No entanto, o GS, respeitosamente, entende que, na prática, à exceção do mercado de transporte marítimo de mercadorias, não há que se falar em relação vertical das atividades apontadas no quadro acima e o mercado de serviços de transitário, pelas seguintes razões.*

O agente transitário é, na realidade, um organizador do transporte. Ou seja, pode combinar múltiplas modalidades e prestadores para atender interesses específicos de clientes (que são importadores/exportadores). Além disso, a Notificante ressalta o seguinte:

- *Movimentação portuária de carga: uma empresa de serviços de transitário, com é o caso da TIRGAL, não contrata diretamente os serviços de movimentação portuária. Tais serviços são prestados, na realidade, aos armadores;*

- *Agentes de navegação: o agente de navegação é o representante do armador no porto e tem como funções, por exemplo, operacionalizar o navio, tratar da documentação, coordenar com autoridades portuárias, despachar e receber*

carga no navio. Portanto, prestam serviços diretamente aos armadores e não possuem nenhuma ligação com o agente transitário;

- *Logística integrada: os serviços de logística integrada abrangem uma gama ampla de atividades, como armazenagem, gestão de inventário, distribuição interna, serviços de valor agregado (como embalagem, paletização e montagem) e até soluções tecnológicas, que normalmente não são contratados diretamente pelos agentes transitários (ou seja, o transitário não é necessariamente um cliente de logística integrada (e vice-versa); e*

- *Transporte rodoviário de cargas: potenciais interações entre os agentes transitários e empresas que fazem o transporte rodoviário de mercadorias são pontuais, contratuais e, muitas vezes, já compreendidos no serviço "porta-a-porta" de transitário. Portanto, também não é, na visão da Notificante, um mercado verticalmente relacionado ao mercado de prestação de serviços de transitário.*".

28. Sem prejuízo do mencionado no ponto anterior, a Notificante apresentou os seguintes valores de quotas de mercado:

28.1. Transporte marítimo regular de mercadorias:

- Rota Lisboa-África Ocidental (Cabo Verde e Guiné-Bissau)

Quota de mercado (TEUs)

	2024		2023		2022	
	Cabo Verde (rumo Sul)	Guiné-Bissau (rumo Sul)	Cabo Verde (rumo Sul)	Guiné-Bissau (rumo Sul)	Cabo Verde (rumo Sul)	Guiné-Bissau (rumo Sul)
GS Lines	[30%-40%]	[40%-50%]	[40%-50%]	[40%-50%]	[40%-50%]	[60%-70%]
Boluda	[10%-20%]	[0%-5%]	[10%-20%]	[0%-5%]	[10%-20%]	[0%-5%]
Maersk	[20%-30%]	N/A	[20%-30%]	N/A	[20%-30%]	N/A
CMA-CGM	[0%-5%]	[30%-40%]	[0%-5%]	[30%-40%]	[0%-5%]	[30%-40%]
Transinsular	[10%-20%]	N/A	[10%-20%]	N/A	[10%-20%]	N/A
MSC	[0%-10%]	[20%-30%]	[0%-10%]	[20%-30%]	[0%-10%]	N/A
Total (TEUs)	[30.000 – 40.000]	[5.000 – 10.000]	[30.000 – 40.000]	[5.000 – 10.000]	[30.000 – 40.000]	[5.000 – 10.000]
GSLines (TEUs)	[10.000 – 20.000]	[0 – 5.000]	[10.000 – 20.000]	[0 – 5.000]	[10.000 – 20.000]	[5.000 – 10.000]

Fonte: Estimativas internas da GS Lines.

- Rota Lisboa-RAM / RAM-Lisboa

Quota de mercado (TEUs)

	2024		2023		2022	
	Lis-RAM	RAM-LIS	Lis-RAM	RAM-LiS	Lis-RAM	RAM-Lis
GS Lines	[70-80]%	[70-80]%	[70-80]%	[70-80]%	[70-80]%	[70-80]%
Transinsular + Vieira e Silveira (Grupo ETE)	[20-30]%	[20-30]%	[20-30]%	[20-30]%	[20-30]%	[20-30]%
Total (TEUs)	[40.000 – 50.000]	[5.000 – 10.000]	[40.000 – 50.000]	[5.000 – 10.000]	[30.000 – 40.000]	[5.000 – 10.000]
GS Lines (TEUs)	[30.000 – 40.000]	[5.000 – 10.000]	[20.000 – 30.000]	[5.000 – 10.000]	[20.000 – 30.000]	[5.000 – 10.000]

Fonte: Estimativas internas da GS Lines.

- Rota Lisboa-RAA / RAA-Lisboa

Quota de mercado (TEUs)

	2024		2023		2022	
	Lis-RAA	RAA-Lis	Lis-RAA	RAA-Lis	Lis-RAA	RAA-Lis
GS Lines	[20%-30%]	[20%-30%]	[20%-30%]	[20%-30%]	[20%-30%]	[20%-30%]
Transinsular (ETE)	[40%-50%]	[40%-50%]	[40%-50%]	[40%-50%]	[40%-50%]	[40%-50%]
Mutualista Açoreana	[30%-40%]	[30%-40%]	[30%-40%]	[30%-40%]	[30%-40%]	[30%-40%]
Total (TEUs)	[30.000 – 40.000]	[10.000 – 20.000]	[30.000 – 40.000]	[10.000 – 20.000]	[30.000 – 40.000]	[10.000 – 20.000]
GS Lines (TEUs)	[5.000 – 10.000]	[0 – 5.000]	[5.000 – 10.000]	[0 – 5.000]	[5.000 – 10.000]	[0 – 5.000]

Fonte: Estimativas internas da GSLines.

- Rota Leixões-RAM / RAM-Leixões

Quota de mercado (TEUs)

	2024		2023		2022	
	Lei-RAM	RAM-Lei	Lei-RAM	RAM-Lei	Lei-RAM	RAM-Lei
GS Lines	[50%-60%]	[70%-80%]	[50%-60%]	[80%-90%]	[50%-60%]	[80%-90%]
Transinsular + Vieira e Silveira (Grupo ETE)	[40%-50%]	[20%-30%]	[40%-50%]	[10%-20%]	[40%-50%]	[10%-20%]
Total (TEUs)	[10.000 – 20.000]	[5.000 – 10.000]	[10.000 – 20.000]	[5.000 – 10.000]	[10.000 – 20.000]	[5.000 – 10.000]
GS Lines (TEUs)	[10.000 – 20.000]	[0 – 5.000]	[10.000 – 20.000]	[0 – 5.000]	[5.000 – 10.000]	[0 – 5.000]

Fonte: Estimativas internas da GS Lines.

- Rota Leixões-RAA / RAA-Leixões

Quota de mercado (TEUs)

	2024		2023		2022	
	Lei-RAA	**RAA-Lei**	**Lei-RAA**	**RAA-Lei**	**Lei-RAA**	**RAA-Lei**
GS Lines	[30%-40%]	[20%-30%]	[30%-40%]	[20%-30%]	[30%-40%]	[20%-30%]
Transinsular (ETE)	[30%-40%]	[30%-40%]	[30%-40%]	[30%-40%]	[30%-40%]	[30%-40%]
Mutualista Açoreana	[25%-35%]	[25%-35%]	[25%-35%]	[25%-35%]	[25%-35%]	[25%-35%]
Total (TEUs)	[20.000 – 30.000]	[10.000 – 20.000]	[20.000 – 30.000]	[10.000 – 20.000]	[20.000 – 30.000]	[10.000 – 20.000]
GS Lines (TEUs)	[5.000 – 10.000]	[0 – 5.000]	[5.000 – 10.000]	[0 – 5.000]	[5.000 – 10.000]	[0 – 5.000]

Fonte: GSLines.

Observa-se que a quota de mercado, através da GS Lines, é inferior a **[30-40]**% no mercado entre o Continente e a RAA, onde está num patamar equivalente ou inferior aos seus concorrentes, mas é expressivamente superior quando a origem/destino é a RAM, onde, na maioria dos casos, ultrapassa os **[70-80]**%, e detém uma quota maioritária, o mesmo acontecendo, mas com menor expressão, no caso da rota da África Ocidental, onde pode atingir **[40-50]**%.

Considera, contudo, a Notificante, que "*dificilmente se poderão equacionar eventuais efeitos de natureza vertical entre estes mercados e o mercado relevante da prestação de serviços de transitário*", não dispondo a GS " *de capacidade para excluir do mercado os operadores de serviços de transitário concorrentes, uma vez que estes serviços não são específicos, nem estão dependentes, das referidas rotas em que o GS apresenta quotas superiores a* **[30-40]***%*".

"*Acresce ainda que os agentes transitários concorrentes do GS representam, no seu conjunto, mais de* **[90-100]***% do mercado relevante, o que afasta qualquer hipótese que, do ponto de vista dos incentivos do GS, houvesse interesse em implementar uma estratégia de encerramento do mercado com impacto ao nível dos serviços de transitários.*

Resulta de todo o exposto que da projetada operação de concentração não resultam, nem poderiam resultar, efeitos do tipo vertical suscetíveis de criar entraves significativos à concorrência efetiva nos mercados analisados na presente decisão".

28.2. Movimentação portuária de carga:

- Carga contentorizada no porto de Lisboa

Quota de mercado (em TEUs)			
	2024[27]	**2023**	**2022**
Grupo Sousa, via T. Cont. Sta Apolónia - Sotagus	[30-40]%	[30-40]%	[30-40]%
T. Cont. de Alcântara - Liscont	[30-40]%	[30-40]%	[20-30]%
T. Multipurpose de Lisboa – TML/TSA	[30-40]%	[30-40]%	[30-40]%
Outros	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%

Fonte: Site APL e estimativas do Grupo Sousa.

- Carga fracionada no porto de Lisboa

Quota de mercado (em tons)			
	2024	**2023**	**2022**
Grupo Sousa, via T. Cont. Sta Apolónia - Sotagus	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%
T. Multipurpose de Lisboa – TML/TSA	[10-20]%	[20-30]%	[10-20]%
T. Cont. de Alcântara - Liscont	Não disponível	Não disponível	Não disponível
T. Multiusos do Poço do Bispo - ETE	Não disponível	Não disponível	Não disponível
Terminal Multiusos do Beato - TMB	Não disponível	Não disponível	Não disponível

Fonte: Site APL e estimativas do Grupo Sousa. A Notificante não dispõe de acesso às quotas de mercado dos seus concorrentes.

28.3. O mesmo não se aplica ao porto de Leixões, corroborando a informação da Notificante, na medida em que, neste porto, a carga contentorizada a TCL – Terminal de Contentores de Leixões, S.A. (pertencendo ao Grupo Yilport) é a única entidade a atuar na operação portuária deste tipo de carga, o mesmo se aplicando à carga fracionada no TCGL – Terminal de Carga Geral e de Granéis de Leixões, S.A. (pertencendo ao Grupo ETE).

29. Relativamente às quotas de mercado do GS na movimentação de carga no porto de Lisboa, os valores apresentados pela Notificante são da ordem de grandeza dos disponíveis no Observatório da AMT para a carga fracionada na atual situação em que o GS apenas detém, nesse porto, **[CONFIDENCIAL]**% da SOTAGUS, ou seja da concessionária do Terminal de Contentores de Santa Apolónia (TCSA), mas praticamente do **[CONFIDENCIAL]** do que se verifica em resultado dessa mesma operação relativamente aos contentores.

Efetivamente, o valor apontado pela Notificante relativamente à quota de mercado do GS nos contentores no porto de Lisboa ainda considera **[CONFIDENCIAL]**% da quota da TSA, concessionária do Terminal Multipurpose de Lisboa, conjugadamente com os mencionados **[CONFIDENCIAL]**% da SOTAGUS, o que não ocorre presentemente, pelo que deve ser admitida como correta a quota para a carga fracionada mas apenas **[CONFIDENCIAL]**% da quota relativa ao movimento de contentores[19].

30. A Notificante referencia, ainda, que "*o mercado de movimentação portuária de carga não deve ser considerado como um mercado vertical (e relacionado) ao mercado da prestação de serviços de transitário. Isto porque os agentes transitários, normalmente, não contratam diretamente os serviços de movimentação portuária. Tais serviços são prestados, na realidade, às empresas armadoras. Neste sentido, os dados de mercado acima são fornecidos apenas para fins de completude.*

De qualquer maneira, as quotas de mercado do GS no mercado de movimentação portuária de carga contentorizada no Porto de Lisboa são apenas ligeiramente superiores aos 30% e inferiores a 5% para carga fracionada, evidenciando a inexistência de poder de mercado significativo, devendo ser dispensada uma análise dos (supostos) efeitos não horizontais da operação nesses mercados.

[……]

- *O mercado da prestação de serviços de logística integrada é um mercado altamente fragmentado, que conta com diversos players com participações dificilmente superiores*

[19] Ver as Operações de Concentração, 83/2023 – YILPORT*GSMARÍTIMA / SOTAGUS e 2025/8 – ETE / TSA.

a **[0-5]***% - o GS, através das suas subsidiárias LOGIC*[20] *e Logislink, teve um volume de vendas consolidado em 2024 neste mercado de, aproximadamente, €* **[20-30]** *milhões, o que representa uma quota de mercado de apenas, aproximadamente,* **[0-5]***% em âmbito nacional* **[……]**

- *O mercado da prestação de serviços de agentes de navegação é um mercado também altamente fragmentado*[21]*, que conta com vários operadores globais (que fazem parte de grandes corporações, como CMA CGM e outros) e nacionais. O GS, através da PMAR – Navegação, Lda., atua nos portos de Lisboa e Leixões e, nestes portos, apenas faz o agenciamento dos navios do Grupo Sousa* **[……]".**

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

32. 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

[20] "*Até 2024 apenas, tendo em vista que, ao partir de 1º de junho de 2025, a LOGIC prestará serviços apenas para um único cliente*".

[21] "*Vide Ccent. 10/2018 Servinoga / Novastiva*Agilima.*".

mobilidade inclusiva, eficiente, sustentável e inteligente[22], 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.

33. 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.

34. 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.

35. Na perspetiva dos Investidores, será de notar que, quer o GSMARÍTIMA, quer a TIRGAL, apresentaram um significativo volume de negócios em 2024, concretamente:

---

[22] As dimensões do interesse público da mobilidade inclusiva, eficiente, sustentável e inteligente, 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 da 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;
- Inteligência - Integra a promoção e implementação de tecnologias inovadoras, para a reconfiguração do ecossistema da mobilidade e dos transportes, numa rede multimodal, equipada com transportes sustentáveis e inteligentes com conetividade de alta velocidade e interoperabilidade plena, tirando pleno partido de soluções digitais e sistemas de transporte inteligentes.

35.1. GSMARÍTIMA (consolidado ao nível do GS):

	2024 (€ milhões)
Portugal	**[200 – 300]**
Espaço Económico Europeu (EEE)*	**[10-20]**
Mundial**	**[20-30]**

Fonte: Grupo Sousa.

*EEE não inclui Portugal
**Mundial não inclui EEE

35.2. TIRGAL:

	2024 €
Portugal	**9-10 M**
EEE*	**40-50 mil**
Mundial[5]**	**1-2M**

Fonte: TIRGAL.
*EEE não inclui Portugal
**Mundial não inclui EEE

36. No entanto, e tal como assinalado no ponto 22, as quotas de mercado conjuntas do GS e da TIRGAL, não ultrapassam **[0-5]**% do total do mercado da prestação de serviços de transitário em Portugal, e também no porto de Leixões, e cerca de **[5-10]**% no porto de Lisboa, reforçando o entendimento já anteriormente assinalado de não se antecipar a ocorrência de questões jusconcorrenciais significativas decorrentes desta operação de concentração, que possam prejudicar 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 GS, face à sua significativa quota de mercado no mercado relacionado do transporte marítimo de mercadorias, em particular, nos serviços regulares entre os portos do Continente e da RAA.

37. Da leitura, quer da Notificação Prévia, quer dos termos do Contrato de Cessão de Quotas, e como já assinalado, identifica-se uma obrigação de não concorrência, **[CONFIDENCIAL]**.

38. [CONFIDENCIAL]

39. Na Racionalidade dos Profissionais, Utilizadores e Consumidores, não se perspetiva que a presente operação de concentração tenha qualquer impacto, uma vez que nos elementos que constam da Notificação não existem indícios de quaisquer alterações do serviço prestado pela TIRGAL aos seus clientes, bem como que possam ter consequências nas relações laborais dos seus trabalhadores.

40. 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

41. 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.

31 de julho de 2025

A Presidente do Conselho de Administração

Ana Paula Vitorino