

Ccent. 1/2010

MORAIS ROCHA/TMB

**Decisão de Não Oposição
da Autoridade da Concorrência**

[alínea b) do n.º 1 do artigo 35.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho]

18/03/2010

DECISÃO DE NÃO OPOSIÇÃO DA AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA

Processo Ccent. 1/2010 – Morais Rocha / TMB

1. OPERAÇÃO NOTIFICADA

1. Em 4 de Janeiro de 2010, foi notificada à Autoridade da Concorrência (doravante “AdC”), nos termos dos artigos 9.º e 31.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho (doravante “Lei da Concorrência”), uma operação de concentração que consiste na aquisição, pelo Eng.º José Morais Rocha (“Eng.º Morais Rocha” ou “Adquirente”), do controlo exclusivo da Terminal Multiusos do Beato – Operações Portuárias, S.A. (“TMB” ou “Adquirida”), através do reforço da participação minoritária que, directa e indirectamente, já detém nesta sociedade, passando a deter a maioria das acções representativas do seu capital social.
2. A operação notificada configura uma concentração de empresas na acepção da alínea b), do n.º1, do artigo 8.º da Lei da Concorrência, conjugada com a alínea a), do n.º 3, do mesmo artigo, e está sujeita à obrigatoriedade de notificação prévia, por preencher a condição previstas na alínea a), do n.º 1, do art. 9.º do mesmo diploma, relativa à quota de mercado.

2. AS PARTES

2.1 Empresa Adquirente

3. O Eng.º Morais Rocha é uma pessoa individual que controla as seguintes sociedades¹:
 - (i) a Sodiap – Sociedade de Armazenagem e Distribuição, S.A. (“Sodiap”), em que o Adquirente detém uma participação de [CONFIDENCIAL – SEGREDO DE NEGÓCIO]%, e que se dedica às actividades de armazenamento, transporte e distribuição, detendo, por sua vez, uma participação de 15% no capital social da TMB;

¹ Embora o Eng.º Morais Rocha seja uma pessoa individual, este configura uma “empresa”, para efeitos do n.º 1, do artigo 2.º, da Lei da Concorrência, uma vez que detém o controlo de várias sociedades, que desenvolvem actividades económicas. Vide, neste sentido, parágrafo 12. da Comunicação Consolidada da Comissão em matéria de competência, de Julho de 2007 (“Comunicação Consolidada da Comissão”).

- (ii) a Cargo Terminal – Sociedades de Transportes, S.A., em que o Adquirente detém uma participação de [CONFIDENCIAL – SEGREDO DE NEGÓCIO]%, e que se dedica à actividade de transporte rodoviário de mercadorias;
- (iii) a J.J.M.R. – Sociedade Agrícola, Lda., em que o Adquirente detém uma participação de [CONFIDENCIAL – SEGREDO DE NEGÓCIO]%, e que se dedica à produção de vinhos;
- (iv) a J.J.M.R. – Imobiliária, Lda., em que o Adquirente detém uma participação de [CONFIDENCIAL – SEGREDO DE NEGÓCIO]%, e que se dedica à compra e venda de imóveis.
4. O Adquirente detém, ainda, directamente, uma participação minoritária na TMB, correspondente a 9,06% do seu capital social.
5. Os volumes de negócios do Adquirente, calculados nos termos do artigo 10.º da Lei da Concorrência, para os anos de 2006, 2007 e 2008, foram os seguintes:

Tabela 1 – Volumes de negócios do Adquirente para os anos de 2006 a 2008

<i>Milhões Euros</i>	2006	2007	2008
Portugal	[<2]	[>2]	[>2]

Fonte: Notificante.

2.2 Empresa Adquirida

6. A TMB é uma sociedade de direito português, titular da Concessão do Direito de Exploração do Terminal Multiusos do Beato, em regime de serviço público, de que é concedente a Administração do Porto de Lisboa.
7. A TMB presta serviços de movimentação de carga contentorizada, de carga geral fraccionada e de granéis sólidos, no Porto de Lisboa.
8. A actual estrutura accionista da TMB, de acordo com a Notificante, é a seguinte:

Tabela 2 – Estrutura accionista da TMB

ACCIONISTAS	Participações Sociais
LISCONT	42,5%
Morais Rocha/SODIAP	24,06%
Luís Sousa Martins	9,06%
Oleocom	22,55%
Ramiro Raimundo	1,82%

Fonte: Notificante.

9. Os volumes de negócios da TMB, calculados nos termos do artigo 10.º da Lei da Concorrência, para os anos de 2006, 2007 e 2008, foram os seguintes:

Tabela 3 – Volumes de negócios da TMB, para os anos de 2006 a 2008

<i>Milhões Euros</i>	2006	2007	2008
Portugal	[>2]	[>2]	[>2]

Fonte: Notificante.

3. NATUREZA DA OPERAÇÃO

10. Nos termos do Contrato Promessa de Compra e Venda de Acções, celebrado em 22 de Dezembro de 2009, entre o Eng.º Morais Rocha e o accionista [**CONFIDENCIAL – SEGREDO DE NEGÓCIO**], enquanto adquirentes, e a Liscont - Operadores de Contentores, S.A. (“Liscont”), enquanto cedente (“Contrato Promessa de Compra e Venda de Acções”), o Eng.º Morais Rocha adquirirá à Liscont dois conjuntos de acções, representativos, na sua globalidade, de [30-40]% do capital social daquela sociedade.
11. A Liscont [**CONFIDENCIAL – SEGREDO DE NEGÓCIO**], deixando de ter qualquer participação no capital social desta sociedade.
12. Em resultado da operação projectada, a estrutura accionista da TMB passará a ser, de acordo com a Notificante, a seguinte:

Tabela 4 – Estrutura accionista da TMB, no cenário pós-concentração

ACCIONISTAS	Participações Sociais
Morais Rocha/SODIAP	[50 – 60]%
Luís Sousa Martins	[10 - 20]%
Oleocom	[20 - 30]%
Ramiro Raimundo	[10 - 20]%

Fonte: Notificante.

13. Decorre da tabela *supra*, que, em resultado da operação projectada, o Adquirente passará a deter, directa e indirectamente, através da Sodiap, uma participação correspondente a [**50 - 60**] % do capital social da TMB, o que lhe conferirá o controlo exclusivo desta sociedade.
14. Importa, no entanto, salientar que a operação projectada se encontra condicionada a um conjunto de factores, cuja verificação terá por efeito a resolução do Contrato Promessa de Compra e Venda, a saber: [**CONFIDENCIAL – CLÁUSULAS CONTRATUAIS**].

15. Entre a data de celebração do Contrato Promessa de Compra e Venda de Acções (22 de Dezembro de 2009) e a celebração do Contrato Definitivo, prevista para [CONFIDENCIAL – CLÁUSULAS CONTRATUAIS], a TMB encontrar-se-á, transitória e temporariamente, sob o controlo conjunto da Liscont e do Eng.º Morais Rocha, por força de um acordo de voto que vigorará entre estes accionistas, o qual lhes confere um direito de veto sobre [CONFIDENCIAL – CLÁUSULAS CONTRATUAIS].
16. No entanto, atenta a natureza transitória desse controlo conjunto, que se justifica apenas na perspectiva do objectivo final da transacção (i.e., aquisição do controlo exclusivo), a operação pode ser enquadrada, no seu todo, como uma aquisição de controlo exclusivo², tendo sido, nesse sentido, notificada enquanto aquisição de controlo exclusivo da TMB, pelo Eng.º Morais Rocha.
17. Resulta do acima exposto, que, em resultado da operação projectada, e verificadas as condições enunciadas no parágrafo 14, a TMB passará de um cenário em que o seu capital social e direitos de voto se encontravam dispersos, para uma situação de controlo exclusivo pelo Eng.º Morais Rocha, o que constitui uma operação de concentração, nos termos da alínea b), do n.º 1, do artigo 8.º da Lei da Concorrência, conjugada com a alínea a), do n.º 3, do mesmo artigo.
18. A operação assume natureza conglomeral, visto não se verificar sobreposição horizontal ou relações verticais entre as actividades das empresas participantes.

4. MERCADOS RELEVANTES

4.1 Mercados do Produto/Serviço

19. A actividade da empresa adquirida, a TMB, envolve a prestação a terceiros de um conjunto de serviços, em regime de serviço público, através da operação do Terminal Multiusos Beato, no porto de Lisboa.
20. Estes serviços, previstos no contrato de concessão de serviço público, envolvem: (i) a movimentação de diversos tipos de carga; (ii) a recepção, armazenagem (a coberto ou a descoberto) e a entrega de cargas; e (iii) a consolidação/desconsolidação de mercadorias contidas em contentores.

² Vide, nesse sentido, o parágrafo 34. da Comunicação Consolidada da Comissão e, por exemplo, decisão da Autoridade da Concorrência relativa ao caso Ccent. 67/2006 – Edifer/Complage, de 26.02.07.

21. Quanto ao tipo de cargas movimentadas, e nos termos do mesmo contrato, são permitidas as seguintes³:
- Carga geral fraccionada e carga geral unitizada;
 - Granéis; e
 - Veículos e contentores, por meios verticais ou horizontais, desde que tal utilização seja limitada e que o terminal não perca as suas características operacionais de terminal multiusos (sublinhado nosso).
22. Resulta, da prática decisória da AdC⁴ e da Comissão⁵, que a prestação de serviços portuários de movimentação de carga pode ser dividida em diferentes segmentos, consoante o tipo de carga, para efeitos de definição de mercados relevantes.
23. De facto, as características inerentes aos diferentes tipos de carga implicam o recurso a meios técnicos específicos e infra-estruturas distintas para a sua movimentação, tendo-se vindo a verificar uma crescente especialização dos terminais em função dos tipos de carga a movimentar.
24. As características distintas dos tipos de cargas e de meios para a sua movimentação permitem identificar prestações de serviços diversos, sendo usual distinguir os seguintes tipos de serviços de movimentação de cargas: carga contentorizada; carga geral não contentorizada (que pode ser fraccionada ou unitizada); *Roll-on/Roll-off* (ro-ro); granéis sólidos; e granéis líquidos.
25. Acresce que, tratando-se de uma actividade desempenhada em regime de serviço público, mediante um Contrato de Concessão, o qual estipula a natureza das cargas a movimentar, cada terminal só pode concorrer com outro terminal em que esteja autorizada a movimentação de carga de idêntica natureza, ou seja, cada terminal apenas é susceptível de concorrer com outros terminais com idênticas valências.
26. Por esta razão, justifica-se definir, numa primeira análise, como mercados do serviço relevantes, os inerentes aos diferentes tipos de cargas desenvolvidas pela adquirida TMB, nos termos do respectivo Contrato de Concessão, ou seja, carga geral fraccionada⁶, granéis sólidos e carga contentorizada.

³ Cfr. N.º 5 da Cláusula 3ª.

⁴ Cfr. Decisões relativas aos processos CCcent. n.º 31/2005 – *Multiterminal/Sotagus*Liscont*, de 3.08.2005; Ccent. n.º 10/2006 – *MEAS/SADOPOINT*, de 9.05.2006; Ccent. 52/2006 – *MEAS/R.L.*, de 27.12.2006.

⁵ Referem a título de exemplo, as Decisões da Comissão nos casos: COMP/M.3884-ADM *Poland/Cefetra/BTZ* e COMP/M.3576 – *ECT/PONL/EUROMAX*.

⁶ Entenda-se o termo carga geral fraccionada como toda a carga geral não contentorizada, isto é, abrangendo a carga geral unitizada. Do ponto de vista da sua movimentação, não existem razões para uma segmentação dos mercados a este nível.

27. Não obstante, e numa segunda análise, importa referir que — como demonstrado pela notificante e como resulta das informações solicitadas a terceiros — a segmentação acima enunciada não é totalmente estanque, em virtude, quer dos termos das concessões, quer ainda no que diz respeito à capacidade técnica de cada um dos terminais.,
28. Na realidade, verifica-se que os terminais especializados têm uma capacidade residual de movimentação de carga para os quais não estão particularmente equipados. Essa capacidade não é apenas técnica⁷, mas também legal, uma vez que os contratos de concessão no Porto de Lisboa prevêem explicitamente essa possibilidade⁸.
29. No entanto, como melhor se argumentará *infra*, essa movimentação residual não altera a essência do carácter de especialização dos terminais portuários, nem terá, do ponto de vista do mercado relevante, particulares efeitos concorrenciais, na medida em que se trata de carga que não é disputada pelos operadores de terminais.
30. A razão principal da existência de movimentação residual de cargas não conformes com a especialidade do terminal tem a ver com o facto de, não raras vezes, os navios transportarem,

⁷ Por exemplo, um pátio de contentores é capaz de movimentar outro tipo de cargas, como paletes, e uma grua para movimentação de carga geral fraccionada é capaz de movimentar contentores.

⁸ Cfr. Artigo 3.º n.º 5 do Contrato de Concessão relativo ao Terminal Multiusos do Beato, “5. Integram-se no objecto e âmbito deste contrato, as seguintes actividades a prestar na área da concessão: 5.1. Movimentação de carga geral fraccionada e carga geral unitizada; 5.2. Movimentação de granéis; 5.3. Movimentação de veículos e contentores, por meios verticais ou horizontais desde que tal utilização seja limitada e que o terminal não perca as suas características operacionais de terminal multiusos; 5.4. Recepção, armazenagem, a coberto ou descoberto, e entrega de cargas; 5.5. Desconsolidação e consolidação de mercadorias contidas em contentores.”

Cfr. ainda n.º 1 do artigo 4.º do Contrato de Concessão relativo ao Terminal de Contentores de Alcântara: 1. Pelo Contrato é conferido à Liscont o direito de explorar, em regime de serviço público, o Terminal, compreendendo nomeadamente: 1.1. A acostagem de navios transportando contentores; 1.2. A movimentação de contentores de e para os navios referidos no número anterior; 1.3. As operações de tráfego, estacionamento e expedição de contentores; 1.4. As operações respeitantes a mercadorias transportadas nos contentores (consolidação, desconsolidação, conferência, etc.), bem como as diligências necessárias ao seu desembarço junto das entidades competentes; 1.5. As operações respeitantes a mercadorias não contentorizadas transportadas nos navios referidos no número 1.1; 1.6. A prestação de serviços complementares das operações indicadas nos números anteriores.

Cfr. também o n.º 4 a 6 do artigo 3.º do Contrato de Concessão relativo ao Terminal de Contentores de Santa Apolónia: 4. Integram-se no objecto e âmbito deste contrato, as seguintes actividades a prestar na área da concessão: 4.1. A movimentação de contentores de e para os navios, movimentação a bordo de contentores, bem como movimentações conexas que possibilitem as referidas operações; 4.2. Movimentação de carga geral não contentorizada, que constitua complemento de carregamento de navios; 4.3. Movimentação de outras cargas de e para outros navios quando, por razões de interesse portuário, invocado pela APL, se justifique utilizar a capacidade de elevação dos pátios de cais para contentores; 4.4. Desconsolidação de mercadorias contidas em contentores e que tenham sido recebidas por via marítima no porto de Lisboa e consolidação de mercadorias em contentores destinados à saída marítima pelo porto de Lisboa; n.º 5 Recepção, armazenagem, a coberto ou a descoberto, e entrega de carga geral e contentores; n.º 6 Poderão ainda mediante autorização da Concedente ser exercidas as actividades e prestados serviços não compreendidos nos números anteriores, que estejam com o objecto da Concessão desde que: (a) Não prejudiquem, condicionem ou contrariem a realização do objecto principal da Concessão; (b) Se considerem relevantes para a melhor qualidade global do serviço público, o equilíbrio económico da exploração ou a maximização do uso dos meios concessionados; (c) Não sejam susceptíveis de distorcer as regras de concorrência no sector portuário.

simultaneamente, carga acondicionada de forma distinta. Por exemplo, um navio porta-contentores que transporta, residualmente, paletes de fruta ou veículos⁹.

31. Estes navios de ‘acondicionamento misto’ ou *multipurpose* são utilizados porque, do ponto de vista económico, não faz sentido a alocação de um navio específico para levar essa carga que, por percurso, tem sempre um carácter residual e, portanto, nunca justificaria, *per se*, a utilização de um navio para o seu transporte.
32. Naturalmente, o inverso acontece em navios preparados para transporte de carga não contentorizada que podem transportar alguns contentores.¹⁰
33. Ora, de acordo com a já citada prática decisória da AdC, e considerados os critérios descritos *supra*, cabe analisar qual será, do ponto de vista da definição de mercados relevantes, o papel desta carga marginal.
34. Na realidade, tratando-se de uma carga em acondicionamento não conforme com a especialidade do terminal em que é movimentada, não é disputada pelos operadores de terminal, que concorrerão, isso sim, por navios que movimentem maioritariamente o tipo de cargas para os quais estão particularmente vocacionados.
35. Integrando estes factores na análise da substituíbilidade do lado da procura e da oferta, tem-se, pois, que o armador — que constitui a procura de serviços de movimentação portuária de cargas — só pode escolher entre terminais particularmente vocacionados para a carga que transporta. Assim, um navio graneleiro só poderá optar entre terminais que tenham capacidade para movimentação de granéis. Da mesma maneira, um navio porta-contentores apenas poderá optar entre terminais especializados na movimentação de contentores.
36. No caso particular do porto de Lisboa, onde actua a adquirida, a primeira restrição para a especialização dos vários terminais é de ordem regulamentar. De facto, de acordo com a informação prestada quer pela Notificante, quer por terceiros, a Administração do Porto de Lisboa, como entidade concedente, tem *a priori* conhecimento dos manifestos de carga de cada navio, pelo que nunca permitiria, por exemplo, que um navio porta-contentores escalasse um terminal dedicado a carga geral fraccionada ou granéis.

⁹ Trata-se de uma realidade particularmente relevante no caso do transporte marítimo de e para as regiões autónomas, onde os navios são maioritariamente carregados com contentores, mas na maior parte das vezes transportam alguma carga não contentorizada.

¹⁰ Exclui-se desta análise o transporte de qualquer tipo de granéis, que são necessariamente transportados em navios graneleiros, muitas das vezes especializados de acordo com o tipo de granéis que transportam.

37. Por outro lado, existe um conjunto de factores de ordem técnica e económica que retiram qualquer incentivo a que o próprio armador considerasse a possibilidade de o fazer, porquanto, no caso concreto, verifica-se que a produtividade (medida em n.º de contentores/hora) de um terminal especializado em contentores (dotado de pórticos porta-contentores) é o dobro da verificada num terminal dotado de infraestruturas de movimentação de cargas adequadas à movimentação de carga geral fraccionada, pelo que a escala de um navio porta-contentores num terminal que não o de contentores, implicaria um acréscimo de custos ligado à imobilização do navio em porto.¹¹
38. Por outro lado, os próprios tarifários reflectem essa especialização, constituindo-se como mais um desincentivo aos próprios armadores a escolher, caso tivessem essa opção por via regulamentar, terminais não especializados na carga transportada pelos seus navios. Por exemplo, o terminal de contentores de Alcântara (TCA) praticava preços por movimento de contentor aproximadamente 18% mais baixos para contentores cheios e 33% inferiores para contentores vazios, em relação ao TMB. Já para Terminal de Contentores de Santa Apolónia (TCSA), esses valores eram, respectivamente, de 17% e 30%.¹²
39. Assim, verifica-se que não existe, de facto, substituíbilidade do lado da procura, ou seja, um armador responsável por um navio porta-contentores, mesmo que transporte alguma carga não contentorizada, apenas poderá optar por terminais especializados na movimentação de carga acondicionada em contentores, quer por razões regulamentares (cumprimento e monitorização dos contratos de concessão), quer por razões estritamente económicas e operacionais.¹³
40. Da mesma forma, mas no sentido inverso, também um armador responsável por um navio de carga geral fraccionada não terá a possibilidade, nem o incentivo de escolher entre terminais que não aqueles que se encontrem particularmente vocacionados para a movimentação desse tipo de cargas. As mesmas restrições se aplicam do ponto de vista regulamentar.¹⁴
41. O carácter meramente residual da carga em acondicionamento não-conforme com a especialidade do terminal é demonstrado pelos números constantes da Tabela 5, *infra*.

¹¹ O Terminal de contentores de Alcântara tem capacidade para movimentar cerca de 25 contentores/h enquanto que no TMB esse valor é de 8-12 contentores/h

¹² Diferenças calculadas com base nos preços médios praticados pelo TCA e TCSA durante o ano de 2009. Estes preços foram inferiores aos preços constantes nos tarifários (de preço máximo) em vigor para esse ano.

¹³ Desconsidera-se, deste raciocínio, eventuais segmentações em função de outros factores técnicos, tais como os fundos de serviço de cada cais que, para efeitos da análise da presente operação de concentração, não assumem qualquer relevância.

¹⁴ Note-se que as restrições contratuais impostas aos terminais de contentores no porto de Lisboa – TCA e TCSA – à movimentação de carga não contentorizada são mais incisivas do que as restrições impostas ao TMB para a movimentação de carga contentorizada.

Tabela 5: Peso da movimentação de carga não-conforme à especialização do terminal.

	2006	2007	2008
TCA – Tonelagem Movimentada	2.298.158	2.646.214	2.622.610
<i>das quais, c. geral fraccionada:</i>	23.155	33.526	34.618
<i>em %</i>	1,01%	1,27%	1,32%
TCSA – Tonelagem Movimentada	2.176.641	2.333.708	2.353.300
<i>das quais, c. geral fraccionada:</i>	64.568	80.449	73.984
<i>em %</i>	2,97%	3,45%	3,14%
TMB – Tonelagem Movimentada	468.940	453.764	505.716
<i>das quais, contentores:</i>	10.918	29.993	23.006
<i>em %</i>	2,33%	6,61%	4,55%

Fonte: Notificante. Estatísticas do Porto de Lisboa. Cálculos AdC.

42. Note-se ainda, a este propósito, que o carácter residual da movimentação de cargas em acondicionamento não-conforme à especialização do terminal, já tinha sido considerada pela AdC, em moldes muito semelhantes aos referidos *supra*.¹⁵
43. Tendo em consideração o exposto, identificam-se, como mercados de produto relevantes, para efeitos da presente operação de concentração:
- i) *O mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga geral fraccionada; e*
 - ii) *O mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de granéis sólidos.*

4.2 Mercados Geográficos Relevantes

44. No que respeita à delimitação do mercado geográfico relevante, a notificante, no seguimento da prática decisória da AdC¹⁶, em que esta entendeu que o mercado geográfico relevante correspondia a cada um dos portos em que a actividade de movimentação portuária era prestada, propõe que se defina, como mercado geográfico relevante e para efeitos da presente operação de concentração, o Porto de Lisboa.
45. Tal como a notificante refere, a posição adoptada no passado pela AdC tem sido no sentido dos mercados geográficos relevantes corresponderem a cada um dos portos em causa.

¹⁵ Cfr. Decisão do Processo Ccent 31/2005 Multiterminal/Tertir/Sotagus de 3.08.2005 e Ccent 31/2007 MEAS/Multiterminal de 25.06.2007, §40.

¹⁶ Cfr. Decisões relativas aos processos Ccent. n.º 31/2005 – *Multiterminal/Sotagus*Liscont*, de 3.08.2005; Ccent. n.º 10/2006 – *MEAS/SADOPORT*, de 9.05.2006; Ccent. 52/2006 – *MEAS/R.L.*, de 27.12.2006.

46. Estas delimitações tiveram, como base, o enquadramento regulamentar nacional, a que o exercício da actividade de movimentação portuária de cargas está sujeito, o qual condiciona as condições de concorrência de cada porto.
47. Com efeito, o acesso à actividade de movimentação de cargas processa-se, geralmente, mediante contratos de concessão, os quais conferem à concessionária uma posição de monopólio legal, num dado espaço geográfico, sob jurisdição de uma determinada autoridade portuária, e cujas condições em termos, designadamente, de preços máximos a praticar pelo concessionário, são fixadas pelo respectivo concedente, diferindo de porto para porto.
48. Estes factores regulamentares poderão indiciar que o mercado se circunscreverá à jurisdição da administração do porto em que a empresa opera.
49. Acresce que, as características específicas de cada porto, como a localização, a proximidade das zonas de consumo das mercadorias e dos grandes centros industriais, as acessibilidades, as condições de acostagem e as respectivas infra-estruturas, e as diferentes taxas definidas e aplicadas por cada uma das Autoridades Portuárias, em cada um dos portos nacionais, determinam também que cada porto nacional seja susceptível de constituir um mercado geográfico relevante autónomo.
50. No entanto, importa salientar que a crescente integração das cadeias logísticas e dos diversos modos de transporte, têm vindo a alterar, de forma substancial, a forma como o sistema portuário interage com aquilo que era comumente designado como o seu *hinterland* natural, i.e., a sua área de influência.
51. De facto, cada vez menos a infraestrutura portuária é considerada como uma porta de entrada ou saída da região onde se situa e das regiões adjacentes, constituindo-se, isso sim, como apenas um elemento adicional na organização de cadeias de transportes, as quais, na maior parte das vezes, envolvem diversos modos de transporte. Essas cadeias são organizadas de forma à maximização da eficiência da função de transporte, quer seja na minimização dos tempos de trânsito quer, concomitantemente, dos seus custos.¹⁷

¹⁷ Neste sentido sempre se poderá citar os exemplos da crescente concorrência entre portos das costas Leste e Oeste do EUA, onde o transporte ferroviário e a sua integração em cadeias de transporte *coast-to-coast* possibilita aos operadores logísticos optarem entre a entrega da carga directamente na costa do Pacífico (com trânsito marítimo via canal do Panamá) ou a entrega na costa Leste com posterior transporte da carga por via ferroviária – alternativa comparável em termos de custo, tempo e fiabilidade do serviço.

Da mesma forma, na Europa, os sistemas logísticos se encontram cada vez mais integrados do ponto de vista intermodal e crescem as alternativas de combinação para um mesmo par origem-destino, podendo-se citar, como exemplo, a existência de vários eixos ferroviários norte-sul que visam efectuar por terra o transporte de mercadorias descarregadas nos portos do mediterrâneo para posterior re-expedição para o norte da Europa.

52. Assim, e em termos genéricos, cada vez mais a definição do âmbito geográfico dos mercados de movimentação de cargas tenderá a envolver uma análise caso-a-caso, dependendo da dimensão efectiva das áreas de influência (que pode, inclusivamente, variar de acordo com o tipo de carga) e dos seus factores determinantes.
53. *In casu*, verifica-se que a Notificante não apresentou qualquer elemento que possa levar a uma alteração da prática anterior da AdC.
54. Para além disso, dever-se-á ter em conta que a análise jus-concorrencial não seria distinta se se adoptasse uma delimitação mais ampla do âmbito geográfico do mercado, pelo que, para efeitos da análise da presente operação de concentração, considera-se que o âmbito geográfico dos mercados corresponde ao Porto de Lisboa.

4.3 Conclusão

55. Face ao exposto, os mercados relevantes a considerar, para efeitos da presente operação de concentração, são:
- i) *O mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga geral fraccionada no porto de Lisboa; e*
 - ii) *O mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de granéis sólidos no porto de Lisboa.*

5. AVALIAÇÃO JUS-CONCORRENCIAL

5.1 Efeitos de natureza horizontal

Mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga geral fraccionada no porto de Lisboa

56. A estrutura de oferta do mercado da prestação de serviços de movimentação de carga geral fraccionada é constituída por 4 terminais – Terminal Multiusos do Beato, Terminal Multiusos do Poço do Bispo, Terminal Multipurpose de Lisboa e Terminal do Barreiro. Com excepção do TMB, todos os restantes terminais são operados por empresas do universo ETE¹⁸, pelo que, de acordo com a Tabela 6 *infra*, a quota de mercado da TMB e da ETE é igual a [70-80]% e [10-20]%, respectivamente.

¹⁸ Empresa de Tráfego e Estiva.

Tabela 6 – Estrutura do mercado de prestação de serviços de movimentação de carga geral fraccionada, em 2008¹⁹

Operador	Terminal	Quota (%)
<i>TMB</i>	<i>Terminal Multiusos do Beato</i>	[70-80]
E.T.E	Terminal Multisusos do Poço do Bispo	[10-20]
Operlis (Grupo E.T.E)	Terminal Multipurpose de Lisboa	[5-10]
Atlanport (Grupo E.T.E)	Terminal do Barreiro	[0-5]

Fonte: Notificante, com base nas estatísticas da Administração do Porto de Lisboa. Cálculos AdC

57. Note-se que, na sequência do referido *supra* relativamente à definição de mercado de produto, foram excluídos, da estrutura da oferta, os terminais que movimentam carga geral fraccionada com carácter meramente residual.
58. No que se refere a este mercado, não existindo qualquer sobreposição entre as actividades da Adquirida e da Adquirente, não resultará da presente operação qualquer alteração na estrutura de mercado.

Mercado da prestação de serviços de movimentação portuária granéis sólidos no porto de Lisboa

59. A estrutura de oferta deste mercado é constituída por um maior número de terminais, sendo que o TMB detém uma pequena quota de mercado, inferior a 5%. Também aqui não se verifica qualquer sobreposição horizontal entra a Adquirente e a Adquirida, pelo que, do ponto de vista jusconcorrencial, a operação não levanta qualquer problema de natureza horizontal.

Tabela 7 – Estrutura do mercado de prestação de serviços de movimentação de granéis sólidos, em 2008

Operador	Terminal	Quota (%)
<i>TMB</i>	<i>Terminal Multiusos do Beato</i>	[0-5]
Multiterminal (Grupo Mota-Engil)	Silopor Trafaria	[30-40]
Multiterminal (Grupo Mota-Engil)	Terminal de Palença	[10-20]
Multitermina (Grupo Mota-Engil)	Silopor Beato	[10-20]
E.T.E	Terminal Multisusos do Poço do Bispo	[10-20]
Atlanport (Grupo E.T.E)	Terminal do Barreiro	[10-20]
E.T.E	Ponte Cais Iberol	[0-5]
E.T.E	Ponte Cais Moagens Associadas	[0-5]

Fonte: Notificante, com base nas estatísticas da Administração do Porto de Lisboa

¹⁹ Os valores foram corrigidos das toneladas de carga residual em consonância com o disposto em 4.1.

60. Note-se ainda que, não se justifica analisar eventuais efeitos unilaterais e/ou coordenados da presente operação, decorrentes do facto de o Eng.º Morais Rocha ocupar a posição de administrador nas sociedades Liscont e a Sotagus, as quais detêm a concessão dos Terminais de Contentores de Alcântara e do Beato, respectivamente, uma vez que, pelas razões explicitadas *supra*, não existe qualquer sobreposição horizontal entre as actividades do TMB e de qualquer um destes dois últimos terminais.

5.2 Efeitos de natureza não-horizontal

61. O Adquirente controla diversas sociedades, cujas actividades se relacionam verticalmente com a actividade da Adquirida (*vide* ponto 2.1).
62. A Sodiap exerce actividade logística, compreendendo o transporte (que subcontrata) e a armazenagem de mercadorias – essencialmente bobines de papel. Trata-se de uma empresa de reduzida dimensão, movimentando cerca de [CONFIDENCIAL – SEGREDO DE NEGÓCIO] toneladas por ano (face a um total de cerca de 144.000 toneladas deste tipo de produtos movimentadas no porto de Lisboa). Como cliente da TMB, a Sodiap representou, em 2008, pouco mais de [< 10] % do total de vendas do terminal.
63. Por seu turno, a Cargo-Terminal é uma pequena empresa de transporte rodoviário de mercadorias, com uma frota de [CONFIDENCIAL – SEGREDO DE NEGÓCIO] veículos e que não tem, sequer, qualquer tipo de relação comercial com o TMB.
64. Dado o exposto, e atendendo, em particular, à reduzida dimensão do Adquirente nas actividades referidas *supra* nos §§ 62 e 63, conclui-se que a presente operação de concentração não é susceptível de redundar em efeitos de natureza não-horizontal.

6. PARECER DA ENTIDADE REGULADORA

65. Atendendo a que as actividades desenvolvidas pela empresa Adquirida são objecto de regulação sectorial, a AdC, em 8 de Janeiro, solicitou ao IPTM - Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (“IPTM”), o respectivo parecer relativamente à operação de concentração em análise, ao abrigo do artigo 39.º, n.º 1, da Lei da Concorrência.

66. O IPTM, em parecer emitido em 18 de Janeiro de 2010, considerou que a operação de concentração notificada não resultará na criação ou reforço de uma posição dominante na actividade de movimentação de cargas, no porto de Lisboa.
67. Salienta o IPTM que se trata de uma actividade regulada quanto às condições de acesso, normalmente efectuada através de concessões, no seguimento de um processo concursal, bem como quanto ao exercício, visto que a entidade concedente intervém na aprovação das actualizações de preços máximos e em aspectos relativos à qualidade e regularidade da prestação do serviço público.

7. AUDIÊNCIA DE INTERESSADOS

68. Em 18 de Janeiro último, a Desafios à Vista, SGPS, Lda. apresentou, na qualidade de accionista da TMB, um conjunto de observações em sentido desfavorável à realização da operação de concentração, as quais incidiram, nomeadamente, sobre os seguintes factos: (i) o Eng.º Morais Rocha ser Administrador de várias empresas do grupo Mota - Engil a operar ao nível da prestação de serviços de movimentação de carga portuária; (ii) a operação projectada ser uma forma de o Grupo Mota - Engil, que actualmente detém 42,5% do capital social da TMB, adquirir o controlo desta sociedade “por interposta pessoa”.
69. Posteriormente, a Desafios à Vista apresentou, em 27 de Janeiro, requerimento formal para se constituir como contra-interessada, no âmbito do presente processo.
70. A qualidade de accionista da Desafios à Vista, que fundamentaria a sua legitimidade para se constituir como contra-interessada, foi contestada pela notificante, com fundamento no não preenchimento das condições de que os Estatutos da TMB faz depender a válida transmissão de acções.
71. Embora não seja isenta de dúvidas que a Desafios à Vista tenha um interesse legítimo em se constituir como contra-interessada, a Autoridade da Concorrência entendeu, por segurança jurídica, e sem pretender assumir qualquer posição quanto a matéria de direito societário, que se encontra fora do âmbito das suas competências, promover a Audiência de Interessados, nos termos do n.º 1, do artigo 38.º, da Lei da Concorrência, salvaguardando a possibilidade de a Desafios à Vista ter um legítimo direito de pronúncia relativamente à operação projectada.

72. No que se refere às observações apresentadas por esta, considera-se não decorrer das mesmas que a operação projectada suscite preocupações jus-concorrenciais, que fundamentem uma maior investigação.
73. Em primeiro lugar, como demonstrado no §60 *supra*, afigura-se que, do facto de o Eng.º Morais Rocha adquirir o controlo exclusivo da TMB, ocupando, simultaneamente, a posição de administrador nas sociedades Liscont e Sotagus, não decorrerão efeitos unilaterais ou coordenados negativos para a concorrência, uma vez que a TMB actua essencialmente ao nível da movimentação portuária de carga geral fraccionada, enquanto que a Sotagus e a Liscont prestam principalmente serviços de movimentação portuária de contentores.
74. Em segundo lugar, não foram apresentados indícios, pelo contra-interessado, no sentido de que será o Grupo Mota-Engil que está a adquirir a TMB, através do Eng.º Morais Rocha, nem estes resultaram da investigação efectuada pela AdC, nomeadamente, quanto ao financiamento da operação.
75. Tendo sido promovida devida Audiência dos interessados, em 26 de Fevereiro de 2010, e concedidos 10 dias úteis para a notificante e o contra-interessado se pronunciarem, estes não apresentaram quaisquer observações, dentro do prazo estabelecidos.
76. Assim, entende a AdC manter o sentido do projecto de decisão, sem que se revele necessário desenvolver qualquer investigação adicional.

8. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO

77. Face ao exposto, o Conselho da Autoridade da Concorrência, no uso da competência que lhe é conferida pela alínea b) do n.º 1, do artigo 17.º dos Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 10/2003, de 18 de Janeiro, delibera, nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 35.º da Lei n.º 18/2003, de 11 de Junho, não se opor à presente operação de concentração, uma vez que a mesma não é susceptível de criar ou reforçar uma posição dominante da qual possam resultar entraves significativos à concorrência efectiva, nos mercados relevantes identificados:
- i) O mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga geral fraccionada no porto de Lisboa, e
 - ii) O mercado da prestação de serviços de movimentação portuária de granéis sólidos no porto de Lisboa.

Lisboa, 18 de Março de 2010

O Conselho da Autoridade da Concorrência,

Manuel Sebastião

Presidente

Jaime Andrez

Vogal

João Noronha

Vogal