



**Ccent. 20/2014  
FRE\*AMAL / ENP**

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

02/10/2014

**DECISÃO DE NÃO OPOSIÇÃO  
DA AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA**

**Processo Ccent. N.º 20/2014 – FRE\*AMAL / ENP**

**1. OPERAÇÃO NOTIFICADA**

1. Em 2 de setembro de 2014, foi notificada à Autoridade da Concorrência (doravante “AdC”), nos termos dos artigos 37.º e 44.º da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio (doravante “Lei da Concorrência”), uma operação de concentração que consiste na aquisição do controlo conjunto da sociedade Estaleiros Navais de Peniche, S.A. (doravante, “ENP”), pelo Fundo de Reestruturação Empresarial (doravante, “FRE”) e pela AMAL – Construções Metálicas, S.A. (doravante, “AMAL”).
2. De acordo com as notificantes, a presente operação consiste na aquisição de uma participação de [**<100**]%no capital dos ENP a um conjunto de acionistas particulares e à Associação AMAP – Ass. Mut. Financ. Livre ARM P. Geral<sup>1</sup>, a ser detida pelo FRE em [**>50**]% e pela AMAL em [**<50**]%.<sup>2</sup>.
3. As atividades das partes envolvidas na operação de concentração são as seguintes:
  - FRE** – Fundo de capital de risco gerido pela OxyCapital – Sociedade de Capital de Risco, S.A. (doravante, “OxyCapital”), cujo *portfolio* inclui igualmente o Fundo Revitalizar para a Região Centro. O FRE detém o Grupo Cabelte, o Grupo Prio Energy, o Grupo Mota e o Grupo Piedade. De acordo com os dados das Notificantes, o volume de negócios realizado pelo Grupo OxyCapital em Portugal, em 2013, calculado nos termos do artigo 39.º da Lei da Concorrência, foi de € [**>100 milhões**].
  - **AMAL** – sociedade detida pela AMAL SGPS, S.A., cujo capital se encontra distribuído entre o acionista Samuel Pacheco e um grupo de Investidores Financeiros, no qual se integra (i) a Espírito Santo Capital – Sociedade de Capital de Risco, S.A. (“ES Capital”); (ii) o Fundo Espírito Santo Iberia I<sup>3</sup> – Fundo de Capital de Risco; e (iii) o Fundo Siparex Iberia I - FCPR<sup>4</sup>. De acordo com as Notificantes, a ES Capital detém sobre a AMAL SGPS, S.A. os direitos ou poderes enumerados no n.º 3 do artigo 36.º da Lei da concorrência.

---

<sup>1</sup> A restante participação de [**<10**]% mantém-se dispersa por múltiplos particulares.

<sup>2</sup> O controlo conjunto das adquirentes ser-lhes-á reconhecido por via de um Acordo Parassocial.

<sup>3</sup> Fundo gerido pela ES Capital, a qual gere igualmente os Fundos FCR Espírito Santo Infrastructure Fund – I e o FCR PME/BES e sobre os quais dispõe de uma participação própria.

<sup>4</sup> Fundo gerido pela sociedade anónima de direito francês Sigeri Private Equity.

**Nota: indicam-se entre parêntesis retos [...] as informações cujo conteúdo exato haja sido considerado como confidencial.**

A ES Capital é, por sua vez, detida pela ESSI-Sociedade Gestora de Participações Sociais, S.A., sociedade controlada pelo Banco Espírito Santo de Investimento, S.A. atualmente integrado na estrutura do Novo Banco.

A AMAL desenvolve a sua atividade no setor da metalomecânica de apoio à indústria, nomeadamente na construção de tanques de armazenagem e equipamentos sob pressão, redes de fluidos, estruturas metálicas especiais, bem como em projetos ligados ao sector petrolífero, petroquímico, cimenteiro, celulose, vidro e alimentar.

De acordo com os dados das Notificantes, o volume de negócios correspondente à carteira da Espírito Santo Capital foi, em Portugal, no ano de 2013, de cerca de €[>100 milhões]<sup>5</sup>.

4. **ENP** – Dedicar-se à atividade de construção e reparação naval no porto de Peniche. De acordo com os dados das Notificantes, o volume de negócios realizado pela ENP, em Portugal, no ano de 2013, foi de cerca de € [**<100 milhões**]. A operação notificada configura uma concentração de empresas na aceção da alínea b), do n.º 1 do artigo 36.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 enunciada na alínea c), n.º 1 do artigo 37.º do mesmo diploma.

## **2. MERCADOS RELEVANTES e AVALIAÇÃO JUSCONCORRENCIAL**

### **2.1. Mercado do Produto e Geográfico Relevante**

5. Tendo por referência a prática comunitária, as Notificantes definem como relevantes, os mercados da (i) construção de embarcações comerciais<sup>6</sup> com exclusão dos *ferries*<sup>7</sup> e

---

<sup>5</sup> De acordo com a informação disponibilizada pelas Notificantes, os volumes de negócios realizados em Portugal, no ano de 2013, pela ESSI SGPS e pelo BESI foram de € [**>100**] milhões e de € [**>100**] milhões, respetivamente.

<sup>6</sup> Nas decisões relativas aos processos COMP/M.3596 – Thyssen Krupp/HDW, §15 e COMP/M.5943 – Abu Dhabi Mar/Thyssen Krupp Marine Systems, §20, a Comissão Europeia (“Comissão”) autonomizou o mercado das embarcações comerciais (civis), considerando-o distinto do mercado da construção de embarcações da marinha (militares).

<sup>7</sup> Vide ponto 8 *infra*.

**Nota: indicam-se entre parêntesis retos [...] as informações cujo conteúdo exato haja sido considerado como confidencial.**

dos navios cruzeiros<sup>8</sup>; e da (ii) reparação de embarcações comerciais<sup>9</sup>, ambos de âmbito mundial<sup>10</sup>.

6. A atividade dos ENP tem-se cingido, nos últimos anos, às atividades de (i) construção de embarcações comerciais, nomeadamente, embarcações de pesca, rebocadores, embarcações de atividade marítimo-turística, transporte de passageiros, salva-vidas e lanchas de fiscalização da Guarda Nacional Republicana e; (ii) reparação de embarcações comerciais, em particular, e de forma ocasional, de ferryboats.
7. De acordo com as Notificantes, os ferryboats são navios de menor dimensão do que os ferries, vocacionados para o transporte de passageiros e/ou passageiros e veículos automóveis entre as margens dos rios ou outras rotas de curta distância.
8. Por sua vez, os ferries são navios de grandes dimensões, igualmente destinados ao transporte de passageiros e veículos, mas para operar em rotas marítimas mais longas, (podendo implicar, e.g. travessias noturnas)<sup>11</sup>.
9. Neste seguimento, segundo as Notificantes, **[CONFIDENCIAL – segredo de negócio]**.
10. Contudo, por considerarem que a presente operação de concentração não representa qualquer entrave à concorrência e não influencia a avaliação jusconcorrencial, as Notificantes entendem que uma eventual segmentação adicional dos mercados relevantes do produto e geográfico não se justifica.
11. Atendendo à natureza conglomeral da operação e ao facto de a concorrência efetiva não vir a ser significativamente afetada no mercado nacional ou numa parte substancial deste em virtude da realização da presente operação de concentração, considera a AdC não ser necessário proceder a segmentações mais finas dos mercados do produto relevantes tal como apresentados pelas Notificantes.
12. Pelos mesmos motivos, considera igualmente a AdC que a exata delimitação geográfica dos mercados relevantes pode permanecer em aberto, atendendo a que quaisquer que sejam as definições de mercado adotadas, em nada influenciam a avaliação jusconcorrencial da operação notificada.

---

<sup>8</sup> A Comissão já analisou os mercados da construção de ferries e da construção de navios cruzeiro, tendo-os considerado distintos (quer do ponto de vista da oferta, quer da procura) do mercado de construção de embarcações comerciais. *Vide* decisões relativas aos processos COMP/M. 4104 – Aker Yards/Chantiers de l’Atlantique, §§ 10 e 11 e COMP/M. 4956 – STX/Aker Yards, §§19-21.

<sup>9</sup> Na decisão relativa ao processo COMP/M.5943 – Abu Dhabi Mar/Thyssen Krupp Marine Systems, §25, a Comissão considerou que a reparação de navios comerciais ou civis e a reparação de navios militares constituem mercados distintos.

<sup>10</sup> Relativamente à construção de embarcações comerciais, *vide* decisões relativas aos processos COMP/ M. 4956 – STX/Aker Yards, § 35, COMP/M. 4104 – Aker Yards/Chantiers de l’Atlantique, §28 e COMP/M. 2772 – HDW/Ferrostaal/Hellenic Shipyard, §§ 39-40. No que respeita à reparação de embarcações comerciais *vide* decisão relativa ao processo COMP/M. 2772 – HDW/Ferrostaal/Hellenic Shipyard, §§ 39-40.

<sup>11</sup> *Vide* decisão relativa ao processo COMP/M.4104 - Aker Yards / Chantiers de l’Atlantique, § 24.

**Nota: indicam-se entre parêntesis retos [...] as informações cujo conteúdo exato haja sido considerado como confidencial.**

13. Face ao exposto, e sem prejuízo de futuras definições de mercado que possam vir a ser adotadas, considera a AdC, para efeitos da presente operação de concentração, deixar em aberto a delimitação geográfica dos mercados do produto relevantes da (i) construção de embarcações comerciais e da (ii) reparação de embarcações comerciais.
14. Sem prejuízo do exposto e conforme disposto na Lei da Concorrência, a avaliação jusconcorrencial sobre a presente operação de concentração incidirá sobre o impacto desta no território nacional.

## 2.2. Avaliação jusconcorrencial

15. De acordo com as informações veiculadas à AdC, nenhuma das partes adquirentes na operação exerce em Portugal atividades nos mesmos mercados em que operam os ENP, nem tão-pouco se encontra verticalmente relacionada com qualquer dos mercados relevantes definidos para efeitos da análise da presente transação, uma vez que as atividades desenvolvidas pela AMAL e pela FRE não são coincidentes nem se encontram em diferentes níveis da cadeia de abastecimento da adquirida.
16. Ainda de acordo com a informação disponibilizada à AdC pelas Notificantes, nenhuma das partes adquirentes, ou qualquer das empresas que integrem as suas respetivas unidades económicas, se encontra presente em mercados vizinhos dos mercados onde a adquirida exerce as suas atividades.
17. Por outro lado, de acordo com as Notificantes, a presente aquisição visará permitir à AMAL e à Oxycapital **[Confidencial – segredo de negócio]**<sup>12</sup>.
18. Neste sentido, e considerando que – segundo as Notificantes - a AMAL e a FRE ou os ENP não exercem atualmente em Portugal esta atividade, não se perspetivam preocupações de natureza jusconcorrencial.
19. Nestes termos, não se verificando (i) sobreposição de atividades entre as partes na operação; (ii) efeitos verticais decorrentes da operação; (iii) relações conglomeradas entre as partes na operação, mas tão-somente uma transferência de quotas da adquirida para as adquirentes, considera a AdC que da presente operação de concentração não resultará qualquer impacto negativo na atual estrutura dos mercados considerados.
20. Acresce ainda que o peso relativo dos ENP nas vendas totais realizadas em Portugal, em 2013, relativas às atividades de construção e à reparação de embarcações comerciais foi de **[5-10]**% e de **[0-5]**% respetivamente, uma parcela pouco expressiva quando comparada com o peso relativo dos seus concorrentes mais diretos — casos da Navalria (grupo Martifer) e da Burnswick Marine, responsáveis por **[40-50]**% e **[20-30]**%, das vendas totais afetas à construção de embarcações comerciais em Portugal, e da Lisnave e da Naval Rocha (grupo Empordef), com **[70-80]**% e **[5-10]**%, respetivamente,

---

<sup>12</sup> Atualmente a AMAL encontra-se presente ou representada em diversos países e regiões, designadamente no Brasil, França, Angola, Moçambique, S. Tomé e Príncipe, Nigéria, Camarões, Magreb, Argélia, Perú, Venezuela e Líbia. A presente operação permitirá ao Grupo AMAL **[CONFIDENCIAL – segredo de negócio]**.

**Nota: indicam-se entre parêntesis retos [...] as informações cujo conteúdo exato haja sido considerado como confidencial.**

das vendas totais relativas à reparação de embarcações comerciais em território nacional.

21. Face ao exposto, conclui-se que a operação de concentração em causa não conduz à criação de entraves significativos à concorrência efetiva nos mercados (i) da construção de embarcações comerciais e da (ii) reparação de embarcações comerciais civis, em território nacional.

### **3. PARECER AO REGULADOR SETORIAL**

22. Através do ofício datado de 8 de setembro de 2014<sup>13</sup>, a AdC solicitou o parecer da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes<sup>14</sup>, enquanto entidade reguladora do setor, nos termos previstos no n.º 1 do artigo 55.º da Lei da Concorrência.
23. Contudo, atento a ausência na real implementação do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio e da conseqüente ausência de resposta por parte da referida autoridade, a AdC entendeu que um especial dever de prudência no cumprimento do disposto no n.º 1 do artigo 55.º da Lei da Concorrência a obrigava a solicitar igualmente parecer ao IMT - Instituto da Mobilidade dos Transportes, I.P. ("IMT"), o que veio a ocorrer em 16 de setembro<sup>15</sup>.
24. Em correspondente resposta, veio o IMT, a 30 de setembro, pronunciar-se pela respetiva ausência de competência legal para emitir parecer sobre a operação de concentração<sup>16</sup>.

### **4. AUDIÊNCIA DE INTERESSADOS**

25. Nos termos do n.º 3 do artigo 54.º da Lei da Concorrência, foi dispensada a audiência prévia dos autores da notificação, dada a ausência de interessados e o sentido da decisão, que é de não oposição.

---

<sup>13</sup> Vide S-AdC/2014/2455.

<sup>14</sup> Criada pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, em seguimento da reestruturação do IMT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. resultante do Decreto-Lei n.º 77/2014, de 14 de maio.

<sup>15</sup> Vide S-AdC/2014/2532.

<sup>16</sup> Vide E-AdC/2014/4920.

**Nota: indicam-se entre parêntesis retos [...] as informações cujo conteúdo exato haja sido considerado como confidencial.**

## 5. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO

26. Face ao exposto, o Conselho da Autoridade da Concorrência, no uso da competência que lhe é conferida pela alínea d) do n.º 1, do artigo 19.º dos Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 125/2014, de 18 de Agosto, delibera adotar uma decisão de não oposição, à presente operação de concentração, nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 50.º da Lei da Concorrência, uma vez que a mesma não é suscetível de criar entraves significativos à concorrência efetiva nos *mercados da (i) construção de embarcações comerciais e da (ii) reparação de embarcações comerciais civis*, em território nacional.

Lisboa, 2 de outubro de 2014

O Conselho da Autoridade da Concorrência,

X

---

António Ferreira Gomes  
Presidente

X

---

Nuno Rocha de Carvalho  
Vogal

X

---

Maria João Melícias  
Vogal

**Nota:** indicam-se entre parêntesis retos [...] as informações cujo conteúdo exato haja sido considerado como confidencial.

## **Índice**

1. OPERAÇÃO NOTIFICADA.....	2
2. MERCADOS RELEVANTES e AVALIAÇÃO JUSCONCORRENCIAL.....	3
2.1. Mercado do Produto e Geográfico Relevante.....	3
2.2. Avaliação jusconcorrencial.....	5
3. PARECER AO REGULADOR SETORIAL.....	6
4. AUDIÊNCIA DE INTERESSADOS.....	6
5. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO.....	7

**Nota:** indicam-se entre parêntesis retos [...] as informações cujo conteúdo exato haja sido considerado como confidencial.