

Ccent. 47/2015
Transdev Porto*Metro do Porto/Ativos Metro

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

[alínea b) do n.º 1 do artigo 50.º da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio]

18/12/2015

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

Processo Ccent. 47/2015 – Transdev Porto*Metro do Porto/Ativos Metro

1. OPERAÇÃO NOTIFICADA

1. Em 12 de outubro de 2015, foi notificada à Autoridade da Concorrência, 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 de controlo conjunto, pela TRANSDEV PORTO – SUBCONCESSÃO DO METRO, S.A. (doravante “Transdev Porto”) e pela METRO DO PORTO, S.A. (doravante “Metro do Porto”), sobre as atividades subconcessionadas de operação, exploração e manutenção do Sistema Geral da Metro do Porto, que inclui o Sistema de Metro Ligeiro na Área Metropolitana do Porto bem como as atividades relativas à realização de transportes alternativos, exploração de determinados espaços comerciais e publicidade (doravante “Ativos Metro”).
2. 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 b) do n.º 3 do mesmo artigo, e está sujeita à obrigatoriedade de notificação prévia por preencher as condições enunciadas nas alíneas a) e c) do n.º 1 do artigo 37.º do mesmo diploma.

2. AS PARTES

2.1. Empresas Adquirentes

3. A Transdev Porto é uma sociedade constituída em Setembro de 2015, integralmente detida pela sociedade Transdev Mobilidade, S.A. e, em última instância (em Portugal), pela Transdev Participações, SGPS, S.A..
4. Por sua vez, a Transdev Participações, SGPS, S.A. é integralmente detida pela sociedade de direito francês Transdev Group, controlada pelo Grupo Caisse Des Dépôts e pelo Grupo Veolia, ambos detentores de participações em capital social de **[Confidencial]**%.¹
5. Em Portugal, o Grupo Transdev encontra-se ativo no sector do transporte rodoviário pesado de passageiros.²

¹ Em Portugal, o Grupo Caisse Des Dépôts desenvolve atividade, entre outros, nos sectores de engenharia de infraestruturas, dos serviços de transporte e distribuição de envios postais e mercadorias, da produção de semicondutores, do transporte marítimo, de centros de reparação e distribuição de peças para automóveis. Por sua vez, o Grupo Veolia desenvolve, em Portugal, atividade no âmbito dos sectores da eletricidade e saneamentos, de cogeração de energia, de energia, da gestão de resíduos e do tratamento de águas. Em Portugal, em 2014, os volumes de negócios destes dois Grupos foram, respetivamente, de €[<100] milhões e €[<100] milhões.

² Em Portugal, o Grupo Transdev integra as seguintes empresas: Caima Transportes, S.A.; Charline Transportes, Sociedade Unipessoal, Lda.; Minho Bus – Transportes do Minho, Sociedade Unipessoal, Lda.; Transdev Norte, S.A.; Rodoviária D'Entre Douro E Minho, S.A.; Rodoviária da Beira Litoral, S.A.; Transdev Interior S.A.; ETAC – Empresa de Transportes António Cunha, S.A.; Rodoviária da Beira
Nota: indicam-se entre parêntesis retos [...] as informações cujo conteúdo exato haja sido considerado como confidencial.

6. Os volumes de negócios realizados pelo Grupo Transdev, calculados nos termos do artigo 39.º da Lei da Concorrência, em Portugal, no Espaço Económico Europeu (“EEE”) e a nível mundial, referentes aos anos 2012 a 2014, foram os seguintes:

Tabela 1 – Volume de negócios do Grupo Transdev, para os anos de 2012 a 2014

<i>Milhões Euros</i>	2012	2013	2014
Portugal	[>100]	[>100]	[>100]
EEE	N/D	[>100]	[>100]
Mundial	N/D	[>100]	[>100]

Fonte: Notificantes.

7. A Metro do Porto é a empresa concessionária, em exclusividade e em regime de serviço público, do Sistema de Metro Ligeiro na Área Metropolitana do Porto (doravante “Sistema de Metro Ligeiro”). Esta empresa é detida a 60%, direta ou indiretamente³, pelo Estado e a 40% pela Área Metropolitana do Porto (doravante “AMP”)⁴.
8. As Bases da Concessão relativas ao Sistema de Metro Ligeiro NA AMP⁵ estabelecem que o objeto da mesma concessão compreende, ainda, as seguintes atividades; (i) Exploração comercial, direta ou indireta, de estabelecimentos comerciais, escritórios, salas de exposições, máquinas de venda de produtos e serviços de publicidade aposta nas instalações ou no material circulante; (ii) Prestação de serviços, nomeadamente de consultadoria e de apoio técnico; (iii) Transferência de tecnologia e de *know-how*.
9. A Metro do Porto apenas realiza volumes de negócios no território nacional. Nestes termos, apresentam-se, na tabela seguinte, os respetivos volumes de negócios, calculados nos termos do artigo 39.º da Lei da Concorrência, referentes aos anos 2012 a 2014:

Interior, S.A.; Auto Viação Aveirense, S.A.; Transdev Douro, S.A.. Para além das sociedades referidas, a TRANSDEV SGPS é detentora, direta e indiretamente, de participações sociais de controlo nas seguintes sociedades: INTERNORTE – Transportes Internacionais Rodoviários do Norte, Lda.; INTERCENTRO – Transportes Internacionais Rodoviários do Centro, Lda.; INTERGALIZA – Participações e Transportes, Lda.. O Grupo Transdev detém o controlo conjunto da Rodoviária do Tejo, S.A.; da sua participada de controlo RDO Rodoviário do Oeste, Lda.; e da sua participada de controlo VIVA BUS – Transportes, Lda..

³ A acrescer à participação de 40% que o Estado detém diretamente na Metro do Porto, a STCP detém 16,7% e a Comboios de Portugal 3,3%, ambas em 100% detidas pelo Estado.

⁴ Composta pelos seguintes Municípios: Arouca, Espinho, Gondomar, Maia, Matosinhos, Oliveira de Azeméis, Paredes, Porto, Póvoa de Varzim, Santa Maria da Feira, Santo Tirso, São João da Madeira, Trofa, Vale de Cambra, Valongo, Vila do Conde e Vila Nova de Gaia.

⁵ Aprovadas pelo Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de dezembro, na redação dada pelo Decreto-Lei n.º 192/2008, de 1 de outubro.

Nota: indicam-se entre parêntesis retos [...] as informações cujo conteúdo exato haja sido considerado como confidencial. 3

Tabela 2 – Volume de negócios da Metro do Porto, para os anos de 2012 a 2014

<i>Milhões Euros</i>	2012	2013	2014
Portugal	[>100]*	[<100]*	[<100]*

Fonte: Notificantes.

NOTA: Importa ainda ter presente o volume de negócios realizado pela empresa Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A. (“STCP”), uma vez que ambas – Metro do Porto e STCP – são empresas da área dos transportes, controladas pelo Estado português, e geridas em conjunto⁶. Assim, considera-se, além do volume de negócios da Metro do Porto, o volume de negócios realizado pela STCP em Portugal, que foi, em 2014, de €[<100] milhões, pelo que a presente operação de concentração é de notificação prévia obrigatória ao abrigo da alínea c) do n.º 1 do artigo 37.º da Lei da Concorrência.

* Inclui os volumes de negócios realizados pelos Ativos a transferir no âmbito da presente operação de concentração.

2.2. Empresa Adquirida – Ativos Metro

10. Os Ativos Metro englobam as atividades subconcessionadas de operação, exploração e manutenção do Sistema Geral da Metro do Porto, que incluem o Sistema de Metro Ligeiro na AMP bem como as atividades relativas à realização de transportes alternativos, exploração dos espaços comerciais e publicidade.
11. Para efeitos da presente operação, o Sistema de Metro Ligeiro na AMP significa “o conjunto de todos os recursos, áreas, infra-estruturas físicas, técnicas e operacionais que permitem de forma integrada o estabelecimento e o funcionamento seguro e continuado de um meio de transporte de elevada capacidade, em que se incluem as instalações fixas, o material circulante, os espaços comerciais, os suportes e espaços de publicidade e os parques de estacionamento e interfaces adjacentes às instalações fixas geridos pela (...)” Metro do Porto.⁷
12. Por sua vez, *transportes alternativos, espaços comerciais e publicidade* significam, respetivamente
 - A prestação de serviços de transporte de passageiros em autocarros, nos dois sentidos da linha da Trofa entre o ISMAI e o interface da Trofa, nos termos da aplicação conjugada do artigo 5.º, n.º 2, alínea c) do Decreto-Lei n.º n.º 394-A/98, de 15 de dezembro e da Base VI, n.º 1, alínea f) do Decreto-Lei n.º 192/2008, de 1 de outubro⁸;
 - As áreas identificadas e delimitadas no Sistema de Metro Ligeiro na AMP, destinadas a atividades comerciais complementares ao serviço de transporte, nomeadamente lojas, espaços de ocupação ocasional, temporária ou permanente e pontos de instalação de equipamentos de venda automática⁹; e
 - A exploração de certos suportes e espaços interiores e exteriores de diversos formatos, estáticos e dinâmicos, fixos e móveis, incluindo infra-estruturas e veículos do Sistema de Metro Ligeiro, para fins de afixação ou emissão de

⁶ Cf. Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas, H⁷ Artigo 1.º, alínea ff) do Caderno de Encargos.

⁷ Artigo 1.º, alínea ff) do Caderno de Encargos.

⁸ Artigo 1.º, alínea ll) do Caderno de Encargos.

⁹ Artigo 1.º, alínea k) do Caderno de Encargos.

publicidade a produtos ou serviços, a promoção e a exploração de ações comerciais de curta duração¹⁰.

13. Os Ativos Metro apenas realizam volumes de negócios no território nacional. Nestes termos, apresentam-se, na tabela seguinte, os respetivos volumes de negócios, calculados nos termos do artigo 39.º da Lei da Concorrência, referentes aos anos 2012 a 2014:

Tabela 3 – Volume de negócios dos Ativos Metro, para os anos de 2012 a 2014

<i>Milhões Euros</i>	2012	2013	2014
Portugal	[<100]	[<100]	[<100]

Fonte: Notificantes.

3. NATUREZA DA OPERAÇÃO

14. Conforme referido *supra*, a presente operação de concentração consiste na aquisição de controlo conjunto, pela Transdev Porto e pela Metro do Porto, sobre os Ativos Metro.
15. Com efeito, em resultado da operação, a Transdev Porto estará em condições de exercer uma influência determinante sobre os Ativos Metro, designadamente:
- Na operação, manutenção e exploração dos Ativos Metro;
 - Na **[Confidencial]**;
 - **[Confidencial]**;
 - **[Confidencial]**¹¹;
 - De realizar **[Confidencial]**;
 - De elaborar **[Confidencial]**;
 - De elaborar **[Confidencial]**;
 - De elaborar **[Confidencial]**;
 - De implementar, operar e manter o Sistema Geral tal como se encontra definido no Caderno de Encargos;
 - Na definição **[Confidencial]**.
16. Por sua vez, a Transdev Porto assumirá, igualmente, o risco comercial decorrente de uma parte da sua remuneração estar direta e proporcionalmente relacionada com as receitas tarifárias¹².
17. Em paralelo, a Metro do Porto mantém-se concessionária da concessão em causa, detendo os seguintes direitos e obrigações:
- **[Confidencial]**;
 - **[Confidencial]**;
 - **[Confidencial]**;
 - **[Confidencial]**;
 - **[Confidencial]**;
 - **[Confidencial]**;

¹⁰ Artigo 1.º, alínea bb) do Caderno de Encargos.

¹¹ **[Confidencial]**

¹² Para além da retribuição pelas atividades desenvolvidas no âmbito da subconcessão, a Transdev Porto **[Confidencial]**.

- [Confidencial];
 - [Confidencial].
18. Em face do exposto, resulta que a Transdev Porto e a Metro do Porto terão a possibilidade de exercer uma influência determinante sobre os Ativos Metro, na medida em que existe a necessidade de ambas as entidades chegarem a acordo sobre aspetos essenciais da atividade em causa e de colaborarem entre si com o objetivo de alcançarem entendimentos comuns e convergentes.
 19. A transação encontra-se formalizada num contrato, celebrado entre a Transdev Porto e a Metro do Porto, por meio do qual a primeira assume com a segunda o controlo, por um período de 10 anos, sobre os Ativos Metro.
 20. 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 b) do n.º 3 do mesmo artigo, e está sujeita à obrigatoriedade de notificação prévia, por preencher as condições enunciadas nas alíneas a) e c) do n.º 1 do artigo 37.º do mesmo diploma.

4. MERCADOS RELEVANTES

21. Por motivos de facilidade de exposição, e considerando a natureza das atividades em causa – atividades de transporte em rede –, o exercício de definição de mercados do produto e geográfico relevantes será realizado em conjunto.
22. As Notificantes consideram que, para efeitos de definição de mercados relevantes, a respetiva incidência deverá centrar-se nas atividades da empresa objeto da operação, *in casu*, o conjunto de atividades subjacentes aos Ativos Metro, e por referência ao seu perímetro de atuação.
23. Assim, as Notificantes consideram que a definição de mercado relevante corresponderá ao das atividades subconcessionadas de (i) operação, exploração e manutenção do Sistema Geral da Metro do Porto, que incluem o Sistema de Metro Ligeiro na AMP bem como as relativas à realização de transportes alternativos na AMP, (ii) exploração dos espaços comerciais e (iii) publicidade.
24. Em relação à atividade de exploração de espaços comerciais, os Ativos Metro incluem a exploração de espaços comerciais localizados, designadamente, em estações de metro¹³. Ora, atendendo ao peso meramente residual dos Ativos Metro nesta atividade, bem como o facto de o Grupo Transdev não se encontrar ativo na atividade de exploração de espaços comerciais, a mesma não será considerada para efeitos da análise a desenvolver *infra*.

4.1. Operação, exploração e manutenção do Sistema Geral da Metro do Porto

Posição das Notificantes

25. Para efeitos desta atividade – e caso a AdC considere não deixar a definição de mercado relevante em aberto – as Notificantes apresentam 3 cenários possíveis.

¹³ Inclui também os espaços para equipamentos de venda automática, pontos de venda móvel e parques de estacionamento.

26. Num primeiro cenário, as Notificantes apresentam o mercado relevante como o da *exploração do sistema de metro ligeiro na AMP*, por referência à atividade principal a subconcessionar.
27. Num segundo cenário (admitindo que a AdC não aceita o primeiro), as Notificantes apresentam uma definição de mercado relevante como correspondendo ao mercado do transporte de serviço público de passageiros no contexto urbano do Grande Porto, incluindo neste as duas concessões de serviço público de transporte atualmente existentes na AMP: a do sistema de metro ligeiro e a de transporte coletivo rodoviário, atualmente operado pela Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A. (“STCP”).
28. Por último (e admitindo que a AdC não aceita os dois primeiros), as Notificantes apresentam um terceiro cenário em que o mercado do produto relevante corresponderia ao do *transporte de passageiros na AMP, limitada aos concelhos em que circula o sistema de metro ligeiro objeto de concessão*.
29. Neste cenário, incluir-se-iam as alternativas de transporte coletivo pesado de passageiros de metro ligeiro (metropolitano), de autocarro (STCP) e também intermunicipal, inter-regional e expresso¹⁴, e de comboio (CP – Comboios de Portugal), bem como o transporte ligeiro de passageiros em táxis e alugueres equiparáveis ou *car pooling*.
30. Por sua vez, ainda no âmbito das atividades de operação, exploração e manutenção do Sistema Geral da Metro do Porto inclui-se a realização de *transportes alternativos* (i.e. a prestação de serviços de transporte de passageiros em autocarros, nos dois sentidos da linha da Trofa entre o ISMAI e o interface da Trofa).
31. Segundo as Notificantes, a realização deste tipo de serviço deveria ser assegurada pelo próprio metro ligeiro. Contudo, a ainda não construção da linha de metro obriga a que a prestação destes serviços específicos seja operada por recurso a autocarros.¹⁵
32. Igualmente segundo as Notificantes, a prestação do serviço é, atualmente, contratada pela Metro do Porto às empresas Rodoviária D’Entre Douro e Minho, S.A. (Grupo Transdev) e Arriva.
33. Considerando a sua ligação umbilical ao sistema de metro ligeiro, as Notificantes entendem não se afigurar pertinente uma autonomização desta atividade como mercado de produto autónomo.

¹⁴ Por *Serviço público de transporte de passageiros intermunicipal* entende-se “o serviço público de transporte de passageiros que visa satisfazer as necessidades de deslocação entre diferentes municípios e que se desenvolve integral ou maioritariamente dentro da área geográfica de uma comunidade intermunicipal ou de uma área metropolitana, sem prejuízo da possibilidade de existirem linhas secundárias de interligação que entrem no território de comunidades intermunicipais ou áreas metropolitanas contíguas.” [artigo 3.º alínea t) do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (“RJSPTP”), aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho].

Por *Serviço público de transporte de passageiros inter-regional* entende-se “o serviço público de transporte de passageiros que visa satisfazer as necessidades de deslocação entre diferentes comunidades intermunicipais ou áreas metropolitanas”. (artigo 3.º alínea r) do RJSPTP).

Por *Serviço público de transporte de passageiros expresso* entende-se “o serviço público de transporte de passageiros realizado para ligações diretas e semidiretas interurbanas entre aglomerados ou centros urbanos, complementares ao serviço público de transporte de passageiros intermunicipal e inter-regional” (artigo 3.º alínea q) do RJSPTP).

¹⁵ Segundo as Notificantes, **[Confidencial]**.

Posição da AdC

34. Conforme referido acima, tanto a Metro do Porto como o Grupo Transdev têm atividade no transporte pesado coletivo de passageiros.
35. Considerando cada um dos 3 cenários equacionados pelas Notificantes para a definição do mercado relevante – i.e. (i) exploração do sistema de metro ligeiro na AMP; (ii) transporte de serviço público de passageiros, onde se inclui o sistema de metro ligeiro e a STCP, no Grande Porto; e (iii) transporte de passageiros nos concelhos da AMP onde opera o sistema de metro ligeiro objeto de concessão, e onde se incluem, para além do sistema de metro ligeiro, a STCP, a CP, bem como táxis e outras formas de aluguer de transporte de passageiros – a AdC considera o seguinte.
36. Relativamente aos dois primeiros cenários, não ocorrerá qualquer sobreposição horizontal entre o Grupo Transdev e os Ativos Metro.
37. Já no caso do terceiro cenário, a presente operação de concentração resultaria numa sobreposição geográfica, ainda que meramente marginal, ao longo de um determinado troço das linhas exploradas pelo Grupo Transdev e pelo sistema de metro ligeiro, *in casu*, no troço Póvoa de Varzim-Porto. Contudo, como melhor se constatará em sede de avaliação jusconcorrencial, a ocorrência desta sobreposição não dará lugar a preocupações de natureza jusconcorrencial.
38. Sem prejuízo, em parecer enviado à AdC (nos termos e para os efeitos do artigo 55.º da Lei da Concorrência), o regulador sectorial AMT – Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (“AMT”) salienta que *“nas áreas metropolitanas (em especial de Lisboa e Porto) os utilizadores de transporte público utilizam todos os modos de transporte (em regime de serviço público) que lhes permitam chegar ao destino pretendido, existindo, entre os mesmos, um elevado grau de substituíbilidade e/ou complementaridade”*, pelo que o mercado relevante em causa será o do *“Serviço de Transporte Público de Passageiros na área metropolitana do Porto”* (*“em linha com o perímetro do próprio sistema de metro ligeiro subconcessionado”*).
39. Assim, a AdC opta por considerar, para efeitos da análise da presente operação de concentração, *o mercado do serviço de transporte público de passageiros na área metropolitana do Porto, em concreto no perímetro do sistema de metro ligeiro subconcessionado*, por ser esse o único cenário em que se verifica uma sobreposição horizontal das atividades de transporte do Grupo Transdev e dos Ativos Metro.

4.2. Exploração de suportes para afixação de publicidade

40. Conforme referido anteriormente, os Ativos Metro – alvo da presente operação de concentração – incluem a atividade de exploração de certos suportes e espaços interiores e exteriores de diversos formatos, estáticos e dinâmicos, fixos e móveis, incluindo infraestruturas e veículos do Sistema de Metro Ligeiro, para fins de afixação ou emissão de publicidade a produtos ou serviços, a promoção e a exploração de ações comerciais de curta duração¹⁶.
41. De acordo com as Notificantes, a entidade proprietária do espaço onde são colocados os suportes publicitários (e.g. ruas, carruagens, estações) e dos próprios suportes para

¹⁶ Artigo 1.º, alínea bb) do Caderno de Encargos.

publicidade é a Notificante Metro do Porto, cuja exploração se encontra entregue à sua subsidiária Transpublicidade, S.A..¹⁷

42. Já a exploração da atividade a jusante daquela – i.e. a venda/exploração de espaço publicitário em tais suportes a anunciantes e/ou agências de meios – é atualmente assegurada pela empresa MOP – Multimédia Outdoors Portugal Publicidade, S.A..
43. Por sua vez, a Notificante Transdev encontra-se presente na atividade de cedência de espaço publicitário, nomeadamente em autocarros e em alguns locais fixos (principalmente estações rodoviárias).
44. Sem prejuízo da ocorrência de sobreposição horizontal entre as atividades das partes envolvidas na operação de concentração, ao nível da exploração de certos suportes para afixação de publicidade, a AdC considera que – como se verá em sede de avaliação jusconcorrencial – este mercado pode ser deixado em aberto atendendo à ausência de efeitos jusconcorrenciais relevantes que possam decorrer da presente operação de concentração.

4.3. Conclusão

45. Em face de todo o exposto, a AdC considera que os mercados relevantes para efeitos da presente operação de concentração correspondem ao (i) mercado do serviço de transporte público de passageiros na área metropolitana do Porto, em concreto no perímetro do sistema de metro ligeiro subconcessionado; e (ii) mercado da exploração de suportes para afixação de publicidade, cuja exata delimitação é deixada em aberto.

5. AVALIAÇÃO JUS-CONCORRENCIAL

46. No que se refere ao *serviço de transporte público de passageiros na área metropolitana do Porto, em concreto no perímetro do sistema de metro ligeiro subconcessionado*, a presente operação de concentração resultará, apenas, numa sobreposição meramente marginal entre as linhas de transporte rodoviário pesado de passageiros operadas pelo Grupo Transdev e as linhas operadas pelo sistema de metro ligeiro.
47. De facto, o Grupo Transdev encontra-se ativo na rota Póvoa de Varzim-Porto, a qual se sobrepõe à linha vermelha (Estádio do Dragão – Póvoa de Varzim) operada pela Metro do Porto.
48. Não obstante esta sobreposição, a AdC considera que a presente operação não é suscetível de resultar em entraves significativos à concorrência pelos motivos que se expõem de seguida.
49. A rota em questão é assegurada, por um lado, pelo sistema de metro ligeiro e, por outro lado, pelo transporte rodoviário de passageiros. Deve notar-se que o transporte rodoviário referido é oferecido pela Notificante Transdev - através da sua subsidiária Minho Bus – Transportes do Minho, Sociedade Unipessoal, Lda. - e pela A.V. Minho (Grupo AVIC), um operador seu concorrente e independente.

¹⁷ Empresa detida em 40% pela Metro do Porto, em 40% pela MOP – Multimédia Outdoors Portugal Publicidade, S.A. e em 20% pela STCP.

50. Segundo as Notificantes, a A.V. Minho “*é uma entidade externa e independente do grupo Transdev que explora [um conjunto de] serviços regulares de transporte de passageiros rodoviário de passageiros na AMP [Confidencial]*”.¹⁸
51. Assim, a presença da A.V. Minho na referida rota é passível de contribuir para desincentivar a eventual implementação, pela Transdev, no cenário pós-operação, de uma redução da qualidade do serviço (e.g. número de frequência de carreiras) ou aumento do preço dos bilhetes de autocarro, uma vez que tal tenderia a não resultar na transferência de clientes para o metro ligeiro.
52. De facto, uma eventual redução/eliminação de frequência de carreiras por parte da Transdev implicaria que a A.V. Minho passasse a assegurar, por si, em melhores condições relativas, a rota alternativa à do metro ligeiro, passando a beneficiar dos clientes que deixariam de recorrer aos serviços da Transdev.
53. A mesma conclusão é válida para um hipotético aumento de preços no meio rodoviário, o que sai ainda reforçado pela intervenção que as autoridades dos transportes competentes têm nesta matéria, que limitam a capacidade da Transdev para proceder a aumentos de preços.
54. De facto, se no caso das tarifas do serviço de metro ligeiro do Porto, a sua definição e fixação é da competência da autoridade dos transportes competente – *in casu* o Estado¹⁹ – no caso de distâncias inferiores a 50 km, o IMT [AMT] fixa uma tabela de valores máximos para os preços das carreiras interurbanas. As mencionadas tabelas são publicadas, através de despacho em Diário da República, sempre que há lugar a um aumento tarifário decretado pelo Governo.
55. Ora, considerando que a rota Póvoa de Varzim-Porto dista menos de 50km²⁰, qualquer intervenção sobre os preços de bilhetes por parte da Notificante Transdev no sentido do seu aumento estaria sempre limitado ao teto máximo imposto administrativamente.
56. Em face do exposto, encontrando-se a Transdev impedida, ou pelo menos fortemente limitada, na sua ação sobre tarifas – seja quanto ao metro ligeiro onde, enquanto subconcessionária, apenas tem a possibilidade de [Confidencial]²¹, seja no transporte rodoviário nos termos expostos – e na sua ação sobre a qualidade de serviço (cfr. pontos 51 e 52), a AdC considera que a sobreposição resultante da presente operação de concentração não se afigura suscetível de gerar entraves significativos à concorrência na rota Póvoa de Varzim-Porto.
57. Já no que se refere à atividade de exploração de suportes para afixação de publicidade, esclarece-se que, tal como os Ativos Metro, também o Grupo Transdev gerou volumes de negócios por conta desta atividade. Contudo, não obstante esta sobreposição, constata-se que a presença das duas empresas na atividade em causa é, não apenas

¹⁸ Em resposta a pedido de elementos (E-AdC/2015/7182, de 1 de dezembro).

¹⁹ Artigo 5.º, n.º 1, alínea c) do RJSPTP, sem prejuízo de possível delegação de competência no Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (n.º 3 do mesmo artigo), entretanto sucedido pela Autoridade da Mobilidade e dos Transportes.

²⁰ Sensivelmente 30km por Estrada Nacional.

²¹ Artigo 31.º n.º 2 do Caderno de Encargos.

secundária das atividades principais das referidas empresas, como também é meramente residual²².

58. Acresce que a “entrada” da Transdev nos Ativos Metro incidirá no estágio da cadeia de valor afeto à Transpublicidade, S.A., na exploração de suportes para afixação de publicidade, mas cuja comercialização junto dos anunciantes e/ou agências de meios continuará na esfera de uma empresa terceira, a MOP (cfr. pontos 41 e 42).
59. Face a este enquadramento, a AdC considera que a presente operação de concentração não é suscetível de criar entraves significativos à concorrência efetiva ao nível da atividade de exploração de suportes para afixação de publicidade.
60. Em face de todo o exposto, a AdC considera que a presente operação de concentração não é suscetível de criar entraves significativos à concorrência efetiva nos mercados identificados como relevantes.

6. PARECER DO REGULADOR SETORIAL

61. Como referido *supra*, em cumprimento do disposto no artigo 55.º da Lei da Concorrência, a AdC solicitou parecer sobre a operação de concentração em apreço à AMT.
62. O parecer da AMT é favorável à não oposição da AdC à operação de concentração em apreço, atendendo a que:
 - i) A empresa subconcessionária tem graus de liberdade concorrencial para otimizar a eficiência de todo o sistema envolvido;
 - ii) Existe uma clara interface com as políticas de eficiência e sustentabilidade do sector dos transportes públicos de passageiros, garantindo a sua qualidade e segurança;
 - iii) Subsistem importantes ganhos de eficiência para a economia;
 - iv) Está assegurado o cumprimento das obrigações de serviço público; e
 - v) Se reconhece um contributo positivo para a coesão territorial, social e económica.
63. De sublinhar ainda as considerações expendidas no parecer acerca do mercado relevante, já enunciadas *supra*.

7. AUDIÊNCIA DE INTERESSADOS

64. 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 terceiros interessados e o sentido da decisão, que é de não oposição.

²² De acordo com a informação prestada pelas notificantes, os volumes de negócios realizados nesta atividade pelos Ativos Metro terão ascendido a cerca de €[Confidencial] e os do Grupo Transdev a €[Confidencial], o que representará uma quota conjunta inferior a 1%.

8. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO

65. 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 identificados como relevantes.

Lisboa, 18 de dezembro de 2015

O Conselho da Autoridade da Concorrência,

X

António Ferreira Gomes
Presidente

X

Nuno Rocha de Carvalho
Vogal

X

Maria João Melícias
Vogal

Índice

1. OPERAÇÃO NOTIFICADA.....	2
2. AS PARTES	2
2.1. Empresas Adquirentes	2
2.2. Empresa Adquirida – Ativos Metro	4
3. NATUREZA DA OPERAÇÃO	5
4. MERCADOS RELEVANTES.....	6
4.1. Operação, exploração e manutenção do Sistema Geral da Metro do Porto	6
4.2. Exploração de suportes para afixação de publicidade.....	8
4.3. Conclusão	9
5. AVALIAÇÃO JUS-CONCORRENCIAL	9
6. PARECER DO REGULADOR SETORIAL	11
7. AUDIÊNCIA DE INTERESSADOS.....	11
8. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO	12

Índice de Tabelas

Tabela 1 – Volume de negócios do Grupo Transdev, para os anos de 2012 a 2014	3
Tabela 2 – Volume de negócios da Metro do Porto, para os anos de 2012 a 2014.....	4
Tabela 3 – Volume de negócios dos Ativos Metro, para os anos de 2012 a 2014.....	5