



**Ccent. 18/2018  
ALB - Área Logística Bobadela, S.A.**

**Decisão de Inaplicabilidade  
da Autoridade da Concorrência**

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

05/07/2018

**DECISÃO DE INAPLICABILIDADE  
DA AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA**

**Processo Ccent. 18/2018 – ALB - Área Logística Bobadela, S.A.**

**1. OPERAÇÃO NOTIFICADA**

1. Em 11 de abril de 2018, com produção de efeitos em 29 de maio de 2018, foi notificada à Autoridade da Concorrência (“AdC”), nos termos dos artigos 37.º e 44.º da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio (“Lei da Concorrência”), uma operação que consiste na aquisição, pela ALB - Área Logística da Bobadela, S.A. (“ALB”), do controlo sobre os bens do domínio público ferroviário sitos no Complexo Ferroviário da Bobadela - Parque Norte (“Parque Norte do Terminal da Bobadela”, “Parque Norte”, ou “Adquirida”), através de decisão de adjudicação no âmbito do Programa de Procedimento do Concurso Público para a Concessão de Exploração do Parque Norte do Complexo Ferroviário da Bobadela, sendo a entidade adjudicante a IP – Infraestruturas de Portugal, S.A. (“IP”).

**2. AS PARTES**

2. A **ALB** é uma sociedade anónima que tem por objeto a gestão de plataformas e empreendimentos logísticos, bem como a movimentação de cargas contentorizadas, atividade que tem desenvolvido através de uma solução multimodal (rodoferroviária) de e para portos portugueses, estando igualmente presente nas atividades de parqueamento, limpeza, lavagem e inspeção e reparação de contentores, vulgarmente designadas de atividades de *depôt*.
3. Esta empresa opera, desde março de 2016, no Parque Norte do Terminal da Bobadela, estando presente também em Setúbal, Leixões, Alverca e Estremadura Espanhola. O volume de negócios realizado pela ALB em 2017, calculado nos termos do artigo 39.º da Lei da Concorrência, ascendeu a €[<100] milhões.
4. O **Parque Norte do Terminal da Bobadela** integra um conjunto de ativos, concessionados pela IP, para a realização de cargas, descargas e armazenamento de mercadorias contentorizadas para consolidação, transportadas, nomeadamente, por caminho-de-ferro, bem como para atividades associadas à logística de contentores, incluindo o parqueamento de contentores vazios, a sua inspeção e reparação. O volume de negócios realizado pelos ativos, em 2017, calculado nos termos do artigo 39.º da Lei da Concorrência, ascendeu a €[<5] milhões.

**3. NATUREZA DA OPERAÇÃO**

5. A concessão de exploração do Parque Norte do Terminal da Bobadela foi atribuída à ALB, entidade que já explorava o referido Parque, na sequência de concurso público. A entidade adjudicante é a IP, incidindo a concessão sobre a exploração de bens de domínio público ferroviário com área de 11591m<sup>2</sup> localizados naquele Parque (conforme anúncio de procedimento n.º 10897/2017, publicado no Diário da República, II Série, de 28 de dezembro de 2017).

6. Esta concessão tem uma duração de cinco anos, a partir da data de assinatura do contrato de concessão. Após os cinco anos, o contrato poderá ser renovado por períodos sucessivos de um ano até ao limite de duas renovações.
7. A ALB dispõe, em Setúbal, de um terminal rodoferroviário idêntico ao da Adquirida. Todavia, atendendo à delimitação geográfica que se apresenta *infra*, as atividades da ALB e dos ativos a adquirir não se sobrepõem.

## 4. MERCADOS RELEVANTES

### 4.1. Mercados do Produto Relevante

8. Segundo a Notificante, a concessão envolve as atividades relativas à movimentação intermodal (modo ferroviário para rodoviário e vice-versa) de cargas de contentores no Parque Norte, bem como atividades de armazenamento e parqueamento de contentores vazios, incluindo a sua limpeza, inspeção e manutenção.

#### Movimentação de carga contentorizada

9. A Notificante, tendo em conta a exigência de infraestruturas e de meios técnicos específicos para a movimentação do tipo de carga movimentada no Parque Norte (como *reach stackers*, máquinas de contentores vazios, máquinas de contentores cheios e empilhadores de carga), bem como a crescente especialização dos terminais em função do tipo de carga a movimentar, considera que, para efeitos de delimitação do mercado do produto, deve ser definida, neste caso, a prestação de serviços de movimentação de carga contentorizada.
10. Adicionalmente, considera que não existe alternativa à carga contentorizada, sendo o contentor um elemento determinante para a prestação de transporte intermodal, havendo infraestruturas logísticas próprias para a realização de operações de acondicionamento deste tipo de carga.
11. A AdC, na sua prática decisória, já analisou a atividade de movimentação de carga<sup>1</sup>, tendo concluído pela existência de mercados relevantes distintos em função do tipo de carga a movimentar, designadamente a carga fracionada e a carga contentorizada. Tem sido esse, igualmente, o sentido da prática decisória da Comissão Europeia<sup>2</sup>.
12. Face ao exposto, a AdC considera como mercado relevante, para efeitos do presente procedimento, o mercado da prestação de serviços de movimentação de carga contentorizada.

#### Depôt

13. Em linha com a prática decisória da AdC<sup>3</sup>, a Notificante considera que o mercado de *depôt* corresponde às atividades de armazenamento e parqueamento de contentores vazios, incluindo a sua movimentação, limpeza e manutenção.

---

<sup>1</sup> Vide Decisão relativa à Ccent. 57/2015 – Yilport/ME Logística\*Tertir.

<sup>2</sup> Vide Processo COMP/M.3884 – ADM Poland/Cefetra/BTZ e COMP/M.ECT – PONL/Euromax.

<sup>3</sup> Vide Decisão relativa à Ccent. 16/2013 – S.P.C.\*Conterparque/Empresa Comum.

14. A AdC considera que a natureza dos serviços prestados pela ALB no Parque Norte se ajusta à definição proposta para o mercado do *depôt*.
15. Trata-se de um conjunto de serviços auxiliares às atividades de movimentação de contentores prestados a terceiros. No caso em apreço, estes serviços são prestados no que se designa de terminal de segunda linha, sendo os terminais de primeira linha os terminais portuários, pontos de origem da maior parte dos contentores, com carga ou vazios.
16. Atendendo a que a proposta de mercado do produto relevante da Notificante se encontra em linha com a prática decisória *supra* referida, a AdC considera que o *depôt* constitui um mercado relevante para efeitos do presente procedimento.

#### **4.2. Mercados Geográficos Relevantes**

##### Movimentação de carga contentorizada

17. A Notificante considera que o âmbito geográfico do mercado corresponde ao Complexo Ferroviário da Bobadela ou Terminal da Bobadela.
18. O Terminal da Bobadela permite a ligação de quatro parques à Rede Ferroviária Nacional, através de um conjunto de linhas de apoio de receção e de expedição de comboios.
19. Dos quatro parques existentes no Complexo Ferroviário da Bobadela, três situam-se em domínio público ferroviário, sob a jurisdição da IP — o Parque Sul, o Parque Central e o Parque Norte —, e um situa-se em domínio privado.
20. Assim, além do (i) Parque Norte, cuja concessão de exploração à ALB ora se analisa, existem, no Terminal da Bobadela, o (ii) Parque Sul, no qual opera, em regime de concessão, a SPC – Serviço Português de Contentores, S.A. (SPC), o (iii) Parque Central, gerido diretamente pela IP, e o (iv) Parque privado gerido pela Alcont – Parqueamento e Reparação de Contentores, Lda. (Alcont).
21. Entende a Notificante que o âmbito geográfico do mercado da movimentação de carga contentorizada não será mais lato do que o Terminal da Bobadela, atendendo a que as quatro empresas que lá operam desenvolvem idêntica atividade e todas têm acesso ferroviário, que lhes permite a receção e expedição de contentores por comboio.
22. A AdC considerou, em face dos argumentos da Notificante, que importava determinar se o âmbito geográfico do mercado estava, como defendia a Notificante, confinado ao Terminal da Bobadela, se teria um âmbito mais restrito, correspondendo ao Parque Norte, ou se teria um âmbito mais lato do que o Terminal da Bobadela.
23. Procedeu, então, junto dos principais clientes da Adquirida, a uma investigação de mercado, questionando-os sobre se optariam pelos serviços de outro operador no Terminal da Bobadela (a IP, a SPC e a Alcont), se manteriam o mesmo prestador de serviços, ou se optariam pelos serviços de outro prestador situado em zona exterior ao Terminal da Bobadela, no caso de ocorrer um hipotético aumento dos preços (entre 5 a 10%) aplicados aos serviços de movimentação de carga contentorizada no Parque Norte.

24. Adicionalmente, questionou-se se cada um dos operadores em causa (IP, a SPC e a Alcont) poderia constituir uma alternativa viável ou equivalente para dar resposta às necessidades de movimentação de carga contentorizada naquele terminal.
25. Foi ainda solicitado a cada cliente da Adquirida que se pronunciasse quanto à probabilidade de recurso a terminais exteriores ao Terminal da Bobadela, no caso dos quatro operadores instalados neste terminal elevarem as suas taxas de prestação de serviços na ordem dos 5 a 10%, solicitando-se, em caso afirmativo, as respetivas localizações das alternativas consideradas.
26. A maioria dos clientes que respondeu ao inquérito considera que, em face do hipotético aumento referido no ponto 23, não existem alternativas viáveis aos quatro operadores instalados dentro da área do Terminal da Bobadela.
27. Com efeito, para a maioria dos clientes, não seria viável o recurso a um operador fora do Terminal da Bobadela, seja porque os terminais mais próximos não têm acesso ferroviário, seja porque, existindo acesso, como nos terminais de Santa Apolónia e de Alcântara (Sotagus e Liscont), o espaço de armazenagem e de movimentação de cargas é reduzido e as taxas associadas são mais elevadas do que as praticadas no Terminal da Bobadela. Por estas razões, não consideram estes terminais como substitutos do Terminal da Bobadela.
28. No âmbito da referida investigação de mercado, um cliente, ao referir a sua experiência com terminais exteriores ao Terminal da Bobadela, observou ter no passado optado por *“comutar para Alverca parte das suas unidades que estavam estacionadas na ALB e a limitação foi óbvia: aumentaram as distâncias de pick-up nos retornos dos camionistas por não terem ferrovia”*.
29. Para este grupo de clientes, o Terminal da Bobadela tem, assim, uma localização única para a prestação de serviços de movimentação de carga contentorizada.
30. Apenas duas empresas, que pertencem ao mesmo grupo empresarial, consideraram aceitar mudar as suas cargas para terminais fora da Bobadela, em face de um hipotético aumento de 5 a 10% dos preços praticados por todos os operadores localizados na Bobadela, identificando a Comecont, em Sacavém, a Kparque, em S. Julião do Tojal, e a Repnunmar<sup>4</sup>, em Sacavém, como terminais alternativos. Essas empresas observaram que *“apenas pontualmente necessitamos de transporte ferroviário”*.
31. A AdC dirigiu também a investigação de mercado aos concorrentes da ALB no Parque Norte — a SPC<sup>5</sup>, a Alcont e a IP —, visando conhecer o seu posicionamento quanto ao âmbito geográfico da prestação de serviços de movimentação de carga contentorizada. Neste sentido, solicitou-lhes que identificassem parques concorrentes no Terminal da Bobadela que, na perspetiva dos seus clientes, constituíssem uma alternativa equivalente ao parque ferroviário que exploram.
32. Adicionalmente, foi-lhes solicitado que identificassem os terminais exteriores à Bobadela que poderiam, eventualmente, constituir alternativas viáveis, se todos os operadores que atuam naquele terminal aumentassem as respetivas taxas.
33. Nos termos das respostas, resulta que qualquer um dos operadores presentes no Terminal da Bobadela constitui uma alternativa equivalente, porque detêm linhas ferroviárias com acesso à rede nacional, permitindo a transferência intermodal. A este propósito, a IP observa que outros terminais rodoferroviários, que funcionam nas proximidades do Terminal da Bobadela e de toda a zona norte de Lisboa, como o da

---

<sup>4</sup> Repnunmar-Logística e Trânsitos, Lda.

<sup>5</sup> A SPC não movimentou carga contentorizada em 2017, no seu terminal da Bobadela.

SPC, na Mitrena, e o da MSC<sup>6</sup>, no Entroncamento, poderiam ser igualmente viáveis, mas apresentam constrangimentos em resultado da “*ponta rodoviária que exige*”.

34. Por sua vez, a Alcont refere que os seus concorrentes, como a SPC e a Adquirida, são empresas com características e serviços comparáveis aos seus, constituindo por isso alternativas aos serviços que presta. Identifica outros terminais localizados fora da Bobadela, mas que não apresentam acessos ferroviários e são de menor dimensão, como são os casos da Repnunmar, em Camarate, da Comecont, na Apelação, e do Parque de Contentores de Telheiras, em Telheiras.
35. Da investigação de mercado levada a cabo junto dos principais clientes da Adquirida e dos seus concorrentes, as conclusões apontam assim, de uma maneira geral, para que o âmbito geográfico do mercado da movimentação de carga contentorizada corresponda ao Terminal da Bobadela, que, tal como *supra* se referiu, integra os quatro terminais identificados nos §§ 19 e 20.

depôt

36. A Notificante considera que, face ao conhecimento que tem deste mercado e para o cliente típico da Adquirida, 30 a 40Km corresponderá a uma distância máxima aceitável para um cliente procurar este tipo de serviços fora do Terminal da Bobadela.
37. Na sua prática decisória anterior, a AdC considerou que o mercado do *depôt* teria um âmbito *infra* nacional, que corresponderia, face à localização das empresas envolvidas na operação, à Região da Grande Lisboa<sup>7</sup>.
38. Para a delimitação do âmbito geográfico do mercado de *depôt*, a AdC questionou os principais clientes da ALB neste mercado — que também são clientes no mercado da movimentação de carga contentorizada — sobre a possibilidade de, em face de um hipotético aumento entre 5 a 10% das taxas pela prestação de serviços de *depôt* por parte de um dos operadores que atuam na Bobadela, esse aumento ser suficiente para contratar outro concorrente no Terminal da Bobadela, ou noutra local fora da Bobadela. Solicitava-se, neste caso, informação sobre a distância máxima que estariam dispostos a percorrer.
39. A maioria dos clientes respondeu que desviariam os seus contentores vazios para outros operadores no Terminal da Bobadela, como a SPC e a Alcont (a IP não opera no mercado do *depôt*), e não optariam por um operador a funcionar fora do Terminal da Bobadela<sup>8</sup>, porque os “*serviços de Dépôt não podem ser autonomizados do terminal onde se realizam os serviços de movimentação de carga*”<sup>9</sup>.
40. Os clientes, em minoria, que responderam que se desviariam para outros locais fora da Bobadela, como o parque da Repnunmar, são os mesmos que referiram utilizar pouco a ferrovia. Daí equacionarem a hipótese de desvio do *depôt* para outros locais exteriores à Bobadela, que não dispõem de ferrovia.
41. Também os concorrentes foram questionados, no âmbito da referida investigação de mercado, referindo a Alcont que se um cliente seu não utilizar a ferrovia e se tiver uma reduzida dimensão poderá utilizar parques fora da Bobadela para *depôt*. Caso contrário, não. Ou seja, na perspetiva dos seus clientes, os parques exteriores à Bobadela só

---

<sup>6</sup> Mediterranean Shipping Company (“MSC”).

<sup>7</sup> Vide Decisão relativa à Ccent. 16/2013 – S.P.C.\*Conterparque/Empresa comum.

<sup>8</sup> Vide resposta da Green Ibérica Lda.

<sup>9</sup> Vide resposta da Mediterranean Shipping Company (Portugal) S.A.

serão uma alternativa viável para os que não necessitam de recorrer ao transporte através da ferrovia.

42. Neste caso, *i.e.* não utilizando a ferrovia, considera a Alcont que as distâncias rondam os 30 a 40Km dos portos de carga e descarga de contentores, *i.e.* os terminais portuários Liscont e Sotagus (cais de Alcântara e cais de Santa Apolónia). No caso de usar ferrovia, *“as distâncias a considerar devem ser tomadas em linha de conta a partir dos terminais portuários Liscont e Sotagus, considerados de primeira linha.*
43. Um outro concorrente, a Repnunmar, situada fora do Terminal da Bobadela, na zona de Sacavém, refere que um cliente seu apenas procurará um fornecedor de *depôt* até uma distância de 5km daquele terminal, pois este terminal funciona como suporte aos cais de Lisboa (terminais portuários Liscont e Sotagus), *i.e.* é um terminal de segunda linha.<sup>10</sup>
44. A AdC entende, face ao exposto, que a localização do *depôt* deverá situar-se o mais próximo possível das atividades de movimentação de carga, desde logo porque ambas as atividades estão intrinsecamente relacionadas. Por esta razão, a maioria dos clientes do Terminal da Bobadela que utilizam a ferrovia para a movimentação de carga contentorizada refere que o âmbito geográfico do mercado do *depôt* deverá estar confinado àquele terminal.

## 5. PARECER DO REGULADOR SETORIAL

45. A AdC solicitou Parecer à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (“AMT”), para efeitos de cumprimento do disposto no n.º 1 do artigo 55.º da Lei da Concorrência.
46. A AMT, no Parecer que enviou à AdC, refere que *“analisando a Operação, não se antevê que esta tenha repercussão ou conduza a qualquer preocupação relacionada com a proteção dos utilizadores/utentes e dos contribuintes destes serviços no Terminal de Mercadorias, devendo a ALB continuar a garantir que seja assegurado o cabal cumprimento do contrato de concessão assinado com a IP”.*

## 6. DA OBRIGATORIEDADE DE NOTIFICAÇÃO

47. A obrigatoriedade de notificação prévia de uma concentração de empresas decorre do preenchimento de, pelo menos, uma das condições previstas no n.º 1 do artigo 37.º da Lei da Concorrência.
48. Atendendo aos volumes de negócio da ALB e do Parque Norte, em 2017, indicados nos §§ 3 e 4, a operação projetada não preenche o requisito de aplicação da alínea c) do n.º 1 do artigo 37.º da Lei da Concorrência, condição relativa “ao limiar do volume de negócios”, atendendo a que o volume de negócios realizado, em Portugal, pelo conjunto das empresas participantes na operação, no último exercício, é inferior a €100 milhões, sendo que apenas uma das empresas realizou, naquele ano, um volume de negócios superior a €5 milhões.

---

<sup>10</sup> No decurso da instrução, reiteradamente clientes e concorrentes referiram que o Terminal da Bobadela é um terminal de segunda linha, necessário para suprir a reduzida dimensão dos terminais portuários do cais de Lisboa, *i.e.* funciona como uma extensão dos terminais portuários e apresenta proximidade, valências, funcionalidades e equipamentos idênticos aos existentes nos terminais portuários acima referidos.

49. Por outro lado, a operação projetada também não preenche os requisitos de aplicação da alínea b) do n.º 1 do artigo 37.º da Lei da Concorrência, uma vez que, não obstante a quota do Parque Norte do Terminal da Bobadela ser superior a 30% no mercado de *depôt*, não se verifica o requisito relativo à realização por, pelo menos, duas das empresas participantes na operação, no último exercício, em Portugal, de um volume de negócios superior a 5 milhões (a Adquirida realizou um volume de negócios de €[<5]milhões).
50. Com efeito, de acordo com dados obtidos no âmbito da investigação de mercado a que a AdC procedeu, as quotas do Parque Norte do Terminal da Bobadela no mercado da prestação de serviços de movimentação de carga e no mercado de *depôt* são de [20-30]%<sup>11</sup> e [40-50]%<sup>12</sup>, respetivamente, pelo que também não se encontra preenchida a condição prevista na alínea a) do n.º 1 do artigo 37.º do referido diploma.
51. Face ao exposto, entende a Autoridade da Concorrência que não se encontram preenchidas as condições de notificação enunciadas no artigo 37.º da Lei da Concorrência.

## 7. AUDIÊNCIA DE INTERESSADOS

52. Nos termos da alínea f) do n.º 1 do artigo 124.º do Código de Procedimento Administrativo, aplicado subsidiariamente por remissão do artigo 42.º da Lei da Concorrência, tendo em conta o estipulado no n.º 3 do artigo 54.º da mesma Lei e que a presente decisão é de inaplicabilidade, foi dispensada a audição prévia do autor da notificação, dada a ausência de terceiros interessados e uma vez que a presente decisão não é desfavorável à Notificante.

---

<sup>11</sup> A quota de mercado foi calculada tendo por base os contentores cheios expressos em TEU's.

<sup>12</sup> A quota de mercado foi calculada em contentores vazios expressa em TEU's parquedados em 2017. Considerando a média diária em contentores vazios, a quota corresponderá a [30-40]%. Por outro lado, caso se alargasse o âmbito geográfico do mercado de *depôt* a uma distância entre 30 a 40Km dos portos de carga e descarga de contentores, a quota da ALB seria inferior a [40-50]%, em termos de TEU's parquedados em 2017, não se encontrando igualmente preenchido o critério de notificação referente à quota de mercado.

## **8. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO**

53. Face ao exposto, o Conselho de Administração 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 inaplicabilidade, nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 50.º da Lei da Concorrência, uma vez que a operação notificada não se encontra abrangida pela obrigação de notificação prévia a que se refere o artigo 37.º deste diploma.

Lisboa, 05 de julho de 2018

O Conselho de Administração da Autoridade da Concorrência,

**X**

---

Margarida Matos Rosa  
Presidente

**X**

---

Nuno Rocha de Carvalho  
Vogal

## Índice

1. OPERAÇÃO NOTIFICADA.....	2
2. AS PARTES .....	2
3. NATUREZA DA OPERAÇÃO .....	2
4. MERCADOS RELEVANTES.....	3
4.1. Mercados do Produto Relevante .....	3
4.2. Mercados Geográficos Relevantes.....	4
5. PARECER DO REGULADOR SETORIAL .....	7
6. DA OBRIGATORIEDADE DE NOTIFICAÇÃO .....	7
7. AUDIÊNCIA DE INTERESSADOS.....	8
8. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO .....	9