



**Ccent. 39/2019
MSC / Parque Sul da Bobadela**

**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]

10/09/2019

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

**DECISÃO DE INAPLICABILIDADE
DA AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA**

Processo Ccent. 39/2019 – MSC / Parque Sul da Bobadela

1. OPERAÇÃO NOTIFICADA

1. Em 5 de agosto de 2019, 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 de concentração que consiste na aquisição, pela MSC – Terminal do Entroncamento, S.A. (“MSC – Entroncamento”), do controlo exclusivo sobre a exploração da Concessão do Parque Sul do Complexo da Bobadela (“Parque Sul da Bobadela” ou “Terminal de Mercadorias”).
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, não estando – como melhor se verá *infra* – sujeita à obrigatoriedade de notificação prévia, por não se encontrar preenchida nenhuma das condições previstas nas alíneas a), b) e c) do n.º 1 do artigo 37.º do mesmo diploma.

2. AS PARTES

2.1. MSC – Entroncamento

3. A MSC – Entroncamento é uma sociedade do Grupo Mediterranean Shipping Company, o qual, entre outros, opera navios de contentores, terminais e navios de cruzeiros. Em Portugal, o Grupo MSC desenvolve a sua atividade nos seguintes setores: transporte marítimo regular de contentores, cruzeiros, atividade de transitário (“freight forwarding”), serviços de movimentação de carga contentorizada em terminal portuário, serviços de transporte ferroviário de mercadorias e serviços de gestão de terminais terrestres rodoferroviários.
4. A MSC – Entroncamento gere dois terminais de mercadorias, no Entroncamento e em Aveiro, onde presta serviços de movimentação de carga contentorizada e, em menor medida, de *depôt*.
5. Nos termos e para os efeitos do artigo 39.º da Lei da Concorrência, a MSC realizou, em 2018, cerca de €[>100] milhões em Portugal.

2.2. Parque Sul da Bobadela

6. O Parque Sul da Bobadela integra um conjunto de ativos concessionados pela Infraestruturas de Portugal, S.A. (“IP”), com uma área de 75.947 m², situados no Complexo Ferroviário da Bobadela – Parque Sul¹.

¹ O terminal de mercadorias localizado no Parque Sul representa uma de 4 parcelas que compõem o Complexo Ferroviário da Bobadela. Os restantes 3 terminais são geridos pela ALB – Área Logística da Bobadela (Parque Norte), pela IP (Parque Central) – ambos situados em domínio público ferroviário – e pela Alcont – Parqueamento e Reparação de Contentores, Lda., esta em domínio privado.

7. Trata-se de um terminal de mercadorias, *uma instalação física objeto da concessão, dotada de ligação ferroviária e rodoviária na qual são prestados serviços a terceiros de cargas, descargas e armazenamento de mercadorias, contentorização e paletização, estacionamento de contentores vazios, inspeção e reparação dos mesmos e outras atividades associadas à logística de contentores*².
8. Atualmente, a exploração do terminal de mercadorias Parque Sul da Bobadela encontra-se concessionada à SPC – Serviço Português de Contentores, S.A. (“SPC”).
9. Nos termos e para os efeitos do artigo 39.º da Lei da Concorrência, a exploração da concessão do terminal de mercadorias do Parque Sul da Bobadela realizou, em 2018, cerca de €[<5] milhões em Portugal.

3. NATUREZA DA OPERAÇÃO

10. A concessão de exploração do Parque Sul do Terminal da Bobadela foi atribuída à MSC, na sequência de concurso público. A entidade adjudicante é a IP, incidindo a concessão sobre a exploração de bens de domínio público ferroviário com uma área de 75.947 m², localizados naquele Parque (conforme Anúncio de Procedimento n.º 2854/2019, publicado no Diário da República, II Série, de 20 de março de 2019).
11. 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.
12. 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, não estando – como melhor se verá *infra* – sujeita à obrigatoriedade de notificação prévia, por não se encontrar preenchida nenhuma das condições previstas nas alíneas a), b) e c) do n.º 1 do artigo 37.º do mesmo diploma.

4. MERCADOS RELEVANTES

4.1. Mercado do Produto Relevante

13. Conforme referido acima, o Terminal de Mercadorias corresponde a uma concessão para exploração de bens do domínio público ferroviário. A exploração centra-se nas atividades de carga, descarga e armazenamento de mercadorias, contentorizadas e/ou paletizadas para consolidação, transportadas por caminho-de-ferro, bem como para todas as atividades associadas à logística de contentores, incluindo o estacionamento de contentores vazios, a sua inspeção e reparação.
14. Por sua vez, o Grupo MSC opera navios de contentores, terminais portuários de movimentação de carga e cruzeiros, bem como o transporte ferroviário de mercadorias. O Grupo MSC opera igualmente dois outros terminais de mercadorias em Portugal, no Entroncamento e em Aveiro.
15. Em termos concretos, tem-se que os mercados do produto/serviço relevantes corresponderão aos das atividades, por um lado, de (i) movimentação de carga contentorizada e (ii) *depôt*, por outro.

² Artigo 1.º, alínea g) do Programa de Concurso.

16. No que diz respeito à atividade de movimentação de carga contentorizada, a AdC tem concluído³ pela existência de mercados relevantes distintos em função do tipo de carga a movimentar, designadamente entre carga fracionada e carga contentorizada, desde logo atendendo à inexistência de alternativas à carga contentorizada (tendo em conta as características singulares do “contentor” para a prestação de transporte intermodal).
17. Por outro lado, a crescente especialização, exigência de infraestruturas logísticas próprias e meios técnicos específicos associados à movimentação e acondicionamento de carga contentorizada (como, entre outros, empilhadores de carga específicos para contentores) contribui, também, para a autonomização desta atividade face às restantes.
18. Finalmente, tratando-se de uma atividade a realizar ao abrigo de uma concessão, a natureza da carga a movimentar pelo terminal de mercadorias estará, necessariamente, dependente do tipo de carga que o objeto da concessão a autoriza a movimentar.
19. Ora, quer o Programa de Concurso quer o Caderno de Encargos estipulam que o objeto do concurso e da concessão se circunscreve à “*realização de cargas, descargas e armazenamento de mercadorias, contentorizadas e/ou paletizadas para consolidação, transportadas por caminho-de-ferro, bem como para todas as atividades associadas à logística de contentores, incluindo o estacionamento de contentores vazios, a sua inspeção e reparação*”⁴. Neste sentido, entende-se que a atividade do Terminal de Mercadorias se centrará na movimentação de carga contentorizada, e não de outra natureza.
20. Em face do exposto, a AdC considera como mercado do produto/serviço relevante, o da movimentação de carga contentorizada.
21. Já no que diz respeito à atividade de *depôt*, esta corresponde a um conjunto de atividades de armazenamento e estacionamento de contentores vazios, incluindo a sua movimentação, limpeza e manutenção, e, como tal, são qualificadas como serviços auxiliares às atividades de movimentação de contentores prestados a terceiros.
22. Em linha com a prática decisória da AdC⁵, considera-se que a natureza dos serviços prestados pelo Terminal de Mercadorias no Parque Sul da Bobadela se ajusta à definição do mercado de *depôt*.

4.2. Mercado Geográfico Relevante

23. A AdC já concluiu que a dimensão geográfica relevante para a atividade de movimentação de carga contentorizada no Complexo Ferroviário da Bobadela se deveria circunscrever ao Complexo em si, i.e. incluindo os seus 4 terminais de mercadorias⁶.
24. Com efeito, a investigação de mercado conduzida na altura concluiu, por um lado, pela ausência de alternativas viáveis aos 4 operadores de terminais do Complexo da Bobadela e, por outro, pela substituibilidade entre os 4 operadores.

³ Cfr. Ccent. 18/2018 – ALB – *Área Logística da Bobadela, S.A.* (decisão de inaplicabilidade de 5 de julho de 2018), §§9-12. No mesmo sentido, também a AMT – Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, no seu Parecer (emitido para efeitos do artigo 55.º, n.º 1 da Lei da Concorrência) à referida operação de concentração (E-AdC/2018/3547, de 28 de junho, §§17 e 23).

⁴ Artigo 2.º do Programa de Concurso e Cláusula Primeira, n.º 1 do Caderno de Encargos. Igualmente no mesmo sentido, §2 do Anúncio de Procedimento n.º 2854/2019.

⁵ Cfr. cit. Ccent. 18/2018, §§13-16.

⁶ *Idem*, §§17-35.

25. Razões associadas à falta de acesso ferroviário ou, havendo-o, constrangimentos de armazenagem e de movimentação, bem como taxas mais elevadas que as praticadas no Complexo da Bobadela tornam os restantes terminais na zona de Lisboa alternativas pouco viáveis. Em contrapartida, os quatro terminais presentes no Complexo da Bobadela, na medida em que detêm linhas ferroviárias com acesso à rede nacional, permitindo a transferência intermodal e não exigem uma ponta rodoviária, apresentam todas as características de infraestruturas substituíveis entre si.
26. Em face (i) da proximidade histórica da análise realizada em 2018, no âmbito do processo Ccent. 18/2018, em tudo equiparável ao presente caso; (ii) da coincidência geográfica dos dois casos, i.e. Parque Norte e Parque Sul, ambos integrados no Complexo da Bobadela; e (iii) da conclusão que os 4 terminais integrados no Complexo são alternativas viáveis entre si, mas não com o exterior (ainda que geograficamente próximo), a AdC considera que as suas conclusões de 2018 relativas à delimitação do mercado geográfico relevante para a atividade de movimentação de carga contentorizada são replicáveis em 2019.
27. Em face do exposto, a AdC considera que dimensão geográfica relevante para a atividade de movimentação de carga contentorizada se circunscreve ao Complexo Ferroviário da Bobadela (incluindo os 4 terminais).
28. Já relativamente ao mercado de *depôt*, a instrução conducente à referida decisão de 2018 permitiu a AdC concluir 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”*⁷.
29. Assim, tendo em conta os pressupostos do ponto 26 *supra*, a AdC considera que as suas conclusões vertidas na decisão de 2018 são aplicáveis na análise da presente operação de concentração, pelo que o mercado geográfico relevante dos serviços de *depôt* deverá estar confinado ao Complexo Ferroviário da Bobadela (incluindo 3 dos seus 4 terminais⁸).

4.3. Conclusão

30. Em face de todo o exposto, a AdC considera que os mercados relevantes para efeitos da presente operação de concentração são: (i) mercado da movimentação de carga contentorizada no Complexo Ferroviário da Bobadela e (ii) mercado da prestação de serviços de *depôt* no Complexo Ferroviário da Bobadela.

5. DA OBRIGATORIEDADE DE NOTIFICAÇÃO

31. 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, a saber:

⁷ *Ibidem*, §44.

⁸ Contrariamente à movimentação de carga contentorizada, em que os 4 terminais estão ativos, o terminal da IP não presta a atividade de *dépôt*.

- (i) em consequência da sua realização se adquira, crie ou reforce uma quota igual ou superior a 50% no mercado nacional de determinado bem ou serviço, ou numa parte substancial deste;
 - (ii) em consequência da sua realização se adquira, crie ou reforce uma quota igual ou superior a 30% e inferior a 50% no mercado nacional de determinado bem ou serviço, ou numa parte substancial deste, desde que o volume de negócios realizado individualmente em Portugal, no último exercício, por pelo menos duas das empresas que participam na operação de concentração seja superior a cinco milhões de euros, líquidos de impostos com este diretamente relacionados;
 - (iii) o conjunto das empresas que participam na concentração tenha realizado em Portugal, no último exercício, um volume de negócios superior a 100 milhões de euros, líquido dos impostos com este diretamente relacionados, desde que o volume de negócios realizado individualmente em Portugal por, pelo menos, duas dessas empresas seja superior a cinco milhões de euros.
32. Atendendo aos volumes de negócio da MSC e do Parque Sul, em 2018, indicados nos pontos 5 e 9, 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 superior a €100 milhões, mas apenas a MSC realizou, naquele ano, um volume de negócios superior a €5 milhões.
33. 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 Sul 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 inferior a €5 milhões).
34. Finalmente, as conclusões da investigação de mercado conduzida pela AdC permitiram concluir que também a alínea b) do n.º 1 do artigo 37.º da Lei da Concorrência não se encontra preenchida.
35. Com efeito, as quotas do Parque Sul do Terminal da Bobadela no mercado da prestação de serviços de movimentação de carga e no mercado de *depôt* (2018) foram as seguintes⁹:

⁹ Atendendo à complementaridade das duas atividades (movimentação de carga e *depôt*) e à suscetibilidade de as mesmas poderem ser integradas na prestação de um mesmo “pacote de serviços”, simulou-se a estrutura da oferta conjunta integrando um único mercado relevante. Mesmo neste cenário nenhuma das alíneas do n.º 1 do artigo 37.º da Lei da Concorrência estariam preenchidas, porquanto o volume de negócios afeto ao Parque Sul não superou €5 milhões e as quotas de mercado foram inferiores a 50%.

Tabela 1: Mercado da movimentação de carga contentorizada – Complexo Ferroviário da Bobadela (2018)

Operadores	TEUS	Volume Negócios (€)	Quota (TEUS)	Quota Volume Negócios
SPC (Parque Sul)	[...]	[...]	[<1]%	[<1]%
IP	[...]	[...]	[10-20]%	[30-40]%
ALB	[...]	[...]	[40-50]%	[30-40]%
Alcont	[...]	[...]	[30-40]%	[20-30]%
TOTAL	236 495	3 199 047		

Fonte: Dados das operadoras.

Tabela 2: Mercado da prestação de serviços de *depôt* – Complexo Ferroviário da Bobadela (2018)

Operadores	TEUS	Volume Negócios(€)	Quota (TEUS)	Quota Volume Negócios
SPC (Parque Sul)	[...]	[...]	[20-30]%	[30-40]%
IP	0	0	0%	0, %
ALB	[...]	[...]	[30-40]%	[30-40]%
Alcont	[...]	[...]	[40-50]%	[30-40]%
TOTAL	203 446	5 948 724		

Fonte: Dados das operadoras.

36. Face ao exposto, entende a Autoridade da Concorrência não se encontrarem preenchidas as condições de notificação enunciadas no artigo 37.º da Lei da Concorrência.

6. PARECER DO REGULADOR SETORIAL

37. Para efeitos de cumprimento do disposto no n.º 1 do artigo 55.º da Lei da Concorrência, a AdC solicitou Parecer à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (“AMT”).¹⁰ Em 5 de setembro¹¹, a AMT pronunciou-se pela não oposição à presente operação.

7. AUDIÊNCIA PRÉVIA

38. 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

¹⁰ S-AdC/2019/3277, de 8 de agosto.

¹¹ E-AdC/2019/5568.

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 dos autores da notificação, dada a ausência de terceiros interessados e uma vez que a presente decisão não é desfavorável à Notificante.

8. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO

39. 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 presente operação de concentração não se encontra abrangida pela obrigação de notificação prévia a que se refere o artigo 37.º deste diploma.

Lisboa, 10 de setembro de 2019

O Conselho de Administração da Autoridade da Concorrência,

X

Margarida Matos Rosa
Presidente

X

Maria João Melícias
Vogal

X

Miguel Moura e Silva
Vogal

Índice

1. OPERAÇÃO NOTIFICADA.....	2
2. AS PARTES	2
2.1. MSC – Entroncamento	2
2.2. Parque Sul da Bobadela	2
3. NATUREZA DA OPERAÇÃO	3
4. MERCADOS RELEVANTES.....	3
4.1. Mercado do Produto Relevante	3
4.2. Mercado Geográfico Relevante	4
4.3. Conclusão	5
5. DA OBRIGATORIEDADE DE NOTIFICAÇÃO	5
6. PARECER DO REGULADOR SETORIAL	7
7. AUDIÊNCIA PRÉVIA	7
8. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO	8

Índice de Tabelas

Tabela 1: Mercado da movimentação de carga contentorizada – Complexo Ferroviário da Bobadela (2018)	7
Tabela 2: Mercado da prestação de serviços de <i>depôt</i> – Complexo Ferroviário da Bobadela (2018)	7