

Ccent/2022/38  
Porto Mobilidade / AMP

**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]

20/09/2022

## DECISÃO DE NÃO OPOSIÇÃO DA AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA

Processo Ccent. 38/2022 – Porto Mobilidade / AMP

### 1. OPERAÇÃO NOTIFICADA

1. Em 9 de agosto de 2022, 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 resulta da adjudicação, pela Área Metropolitana do Porto (“AMP”), da prestação do serviço público de transporte regular de passageiros, por modo rodoviário, na unidade territorial “Norte Poente” (Lote 3), à Porto Mobilidade, Empresa de Transportes Públicos, Lda. (“Porto Mobilidade”), no âmbito do Concurso Público n.º 1/2020, para Aquisição do Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros da AMP (“Concessão”).<sup>1</sup>
2. As atividades das partes envolvidas na operação de concentração são as seguintes:
  - **Porto Mobilidade** – é uma sociedade criada pelo agrupamento de empresas composto pela Minho Bus – Transportes do Minho, Sociedade Unipessoal, Lda. (“Minho Bus”)<sup>2</sup>, Litoral Norte – Transportes Rodoviários de Passageiros, Lda. (“Litoral Norte”) e AutoViação do Minho, Lda. (“AVM”), para participar no Concurso e na execução do contrato de concessão da exploração de serviço público de transporte rodoviário de passageiros na AMP, mais precisamente no território correspondente ao Lote 3. A Porto Mobilidade é controlada pela Minho Bus, que, por sua vez, integra o Grupo Transdev, um grupo internacional que se encontra ativo, em Portugal, entre outros, no setor do transporte rodoviário pesado de passageiros e de carga.<sup>3</sup>

Nos termos e para os efeitos do artigo 39.º da Lei da Concorrência, o grupo da Notificante realizou, em 2021, cerca de € [**>100**] milhões em Portugal.

---

<sup>1</sup> Os restantes lotes foram adjudicados às seguintes empresas: Lote 1 (unidade territorial “Norte Centro”) – Barraquense; Lote 2 (unidade territorial “Norte Nascente”) – NEX/Alsa; Lote 4 (unidade territorial “Sul Poente”) – Bus on Tour; Lote 5 (unidade territorial “Sul Nascente”) – Xerpa Mobility. Note-se que, após a adjudicação, cada empresa concessionária passará a deter o exclusivo da exploração dos serviços na unidade territorial da AMP correspondente apenas ao Lote adjudicado (não podendo explorar mais do que um lote), ficando excluído o concelho do Porto no qual é operador exclusivo a STCP.

<sup>2</sup> A Minho Bus é uma empresa integralmente detida pela CAIMA Transportes, S.A., sociedade que prossegue atividade no sector do transporte rodoviário pesado de passageiros e que integra o Grupo Transdev.

<sup>3</sup> De acordo com a Notificante, a Porto Mobilidade dependerá dos meios e *know-how* da Minho Bus para poder responder às obrigações impostas pela concessão, pelo que o grupo Transdev terá uma influência determinante sobre o agrupamento. O Grupo Transdev é controlado exclusivamente pelo Fundo Caisse des Dépôts et Consignations (“Fundo CDC”).

- **Concessão** – universalidade de direitos e obrigações sobre um conjunto de ativos afetos à exploração da prestação do serviço público de transporte rodoviário regular de passageiros na unidade territorial “Norte Poente” da AMP, correspondente ao Lote 3 do Concurso.

Nos termos e para os efeitos do artigo 39.º da Lei da Concorrência, segundo a melhor estimativa da Notificante, o volume de negócios potencialmente gerado através da prestação do serviço público de transporte rodoviário de passageiros regular, no território correspondente ao Lote 3, corresponderá a cerca de € [**>5**] milhões.

3. 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 a condição enunciada na alínea c) do n.º 1 do artigo 37.º do mesmo diploma.
4. Nos termos e para efeitos do artigo 55.º, n.º 1, da Lei da Concorrência, foi solicitado parecer à AMT – Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, enquanto entidade reguladora do setor em causa na operação. No seu Parecer, rececionado em 13 de setembro de 2022, a AMT expressa a sua não oposição à operação de concentração em análise.

## 2. MERCADOS RELEVANTES e AVALIAÇÃO JUSCONCORRENCIAL

### 2.1. Mercado do Produto e Geográfico Relevante

5. Em linha com a prática decisória da AdC<sup>4</sup>, é considerado como mercado de produto relevante, no âmbito do presente procedimento de controlo de concentrações, o *mercado de concursos para exploração do serviço público de transporte rodoviário regular de passageiros*.<sup>5</sup>
6. Quanto ao âmbito geográfico do mercado, tendo em conta que o resultado da avaliação jusconcorrencial não será distinto em função da exata definição do mercado geográfico relevante, o mesmo será deixado em aberto, muito embora a AdC não deixe de analisar o impacto da operação ao nível da AMP<sup>6</sup> — definição de mercado plausivelmente mais

---

<sup>4</sup> Cfr. as decisões nos processos Ccent. 51/2019 – RBI/Grupo Fundão, de 06.10.2020; Ccent. 5/2021 – Minho Bus\*Autoviação do Minho/Comunidade intermunicipal do Cávado, de 10.05.2021; Ccent. 6/2021 – Rodoviária D’Entre Douro e Minho\*António dos Prazeres da Silva & Filho/Comunidade Intermunicipal do Cávado (Lote 2), de 10.05.2021; Ccent. 7/2021 – Transdev Norte\*AutoViação Landim\*Vale do Ave\*UTS/CIM do Ave, de 10.05.2021; Ccent. 37/202 – Transdev/Concessão de Transportes da CIM Tâmega e Sousa (Lote 1), de 26.08.2021; e Ccent. 49/2021 Transdev Interior/Concessão, de 09.11.2021.

<sup>5</sup> O RJSPTP veio estabelecer um regime de concorrência pelo mercado, designadamente através da imposição de procedimentos de contratação pública tendentes à celebração de contratos de serviço público entre os operadores e as competentes autoridades de transportes (a saber – os municípios, as comunidades intermunicipais, as Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto e o Estado). Cfr. DR, 1.ª série, n.º 111, de 09/06/2015 (<https://dre.pt/application/conteudo/67442930>).

<sup>6</sup> Nas decisões anteriores, a AdC não se pronunciou a título definitivo sobre o mercado geográfico. No entanto, a AdC tem vindo a considerar que, no caso das áreas metropolitanas, é mais plausível que o mercado tenha um âmbito nacional (ou mesmo internacional) do que um âmbito infranacional. Tal consideração deve-se ao **Nota: indicam-se entre parêntesis retos [...] as informações cujo conteúdo exato haja sido considerado como confidencial.** 3

restritiva possível e, por isso, com maior impacto jusconcorrencial — e ao nível do território nacional<sup>7</sup>.

## 2.2. Avaliação jusconcorrencial

7. Considerando o mercado dos concursos públicos na sua versão mais restrita, isto é, de dimensão geográfica correspondente à AMP, apresentam-se na tabela seguinte as quotas de mercado estimadas em função da produção kilométrica e do número de veículos correspondente a cada Lote colocado a concurso pela AMP.

**Tabela 1 – Estrutura da Oferta do Mercado dos concursos para a exploração de serviços públicos de transporte regular de passageiros na AMP<sup>8</sup>**

AMP	Kms (%)	N.º veículos (%)
Viação Barraquense, Lda. (Barraqueiro) – Lote 1	[20-30]	[20-30]
Nex Continental Holdings, S.L. – Lote 2	[20-30]	[20-30]
Transdev (*) – Lote 3	[20-30]	[20-30]
Bus On Tour, Lda. e Auto Viação Feirense, Lda. – Lote 4	[20-30]	[20-30]
Empresa Monforte S.A.U. e Xerpa Mobility, S.A. – Lote 5	[20-30]	[20-30]
<b>TOTAL</b>	100,0	100,0

**Fonte:** AMT, Notificante. Cálculos AdC.

\*Através da Minho Bus - Transportes do Minho Sociedade Unipessoal Lda. em agrupamento com a AutoViação do Minho, Lda. e a Litoral Norte - Transportes Rodoviários de Passageiros.

facto de, não só os concursos da AMP e da AML terem registado um elevado número de concorrentes com origem em diversos pontos do país, como também – em particular no caso da AMP – de diversos operadores com origem em Espanha, que, inclusive, ganharam os Lotes 1 e 5 colocados a concurso por esta Autoridade de Transportes. A atratividade das Áreas Metropolitanas pode estar relacionada com dois fatores: i) por um lado, serem contratos de tipo *gross cost*, onde o risco de procura é total (AML) ou parcialmente assumido pela AT (caso da AMP), tornando-os mais apetecíveis para operadores sem presença no terreno, tendo em conta que a procura será a variável de maior dificuldade de previsão para estes últimos e/ou; ii) a dimensão dos contratos, que os pode tornar particularmente apetecíveis, sobretudo para empresas de maior dimensão, independentemente do tipo e do nível do risco corrido na operação. Por estas razões, não se pode excluir que o âmbito geográfico do mercado relevante seja distinto caso se trate de concursos nas Áreas Metropolitanas e nas áreas não-metropolitanas.

<sup>7</sup> Âmbito geográfico considerado mais plausível pela Notificante. Note-se, porém, que a AdC ainda não dispõe de informação suficiente que lhe permita concluir, de forma sustentada, pela dimensão nacional deste mercado, no que se refere aos concursos para as áreas metropolitanas.

<sup>8</sup> Na ótica do contrato de serviço público, o mercado é constituído por todos os contratos que resultam da implementação plena do RJSPTP. Nesse sentido, são contabilizados, como contratos distintos, cada lote de um mesmo processo concursal.

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

8. Após a outorga da concessão, o Grupo Transdev ficará com uma quota de mercado sempre inferior 15% em qualquer dos critérios considerados na tabela anterior.
9. Acresce que, de acordo com estimativas da Notificante, a quota de mercado da Transdev, correspondente ao volume de negócios potencialmente gerado através da prestação de serviço público de transporte rodoviário de passageiros regular no território correspondente ao Lote 3 (cerca de € [...] mil), face ao total potencialmente gerado pela prestação desse serviço público em todo o território da AMP (aproximadamente € [...] mil), será de [10-20]%, também inferior àquele limiar.
10. Analisando agora o impacto da operação partindo da hipótese de que a dimensão geográfica do mercado relevante a considerar corresponde ao território de Portugal Continental, conclui-se que a quota da Transdev, calculada com base na produção kilométrica, é reduzida, subindo de [5-10]% para [5-10]% com a atribuição da concessão em causa na presente operação de concentração.<sup>9</sup>
11. Deste modo conclui-se que a operação de concentração não é suscetível de criar entraves significativos à concorrência efetiva no mercado, independentemente do seu exato âmbito geográfico.

### 3. AUDIÊNCIA PRÉVIA

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

### 4. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO

13. 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 não oposição à operação de concentração, nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 50.º da

---

<sup>9</sup> Chama-se, no entanto, a atenção para as limitações em termos do carácter informativo destas quotas de mercado, por referência ao território de Portugal Continental, que devem ser lidas tendo presente que uma parte significativa do mercado diz respeito a concursos ainda por atribuir, no contexto do novo regime.

Lei da Concorrência, uma vez que a mesma não é suscetível de criar entraves significativos à concorrência efetiva no mercado nacional ou numa parte substancial deste.

Lisboa, 13 de setembro de 2022

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. MERCADOS RELEVANTES e AVALIAÇÃO JUSCONCORRENCIAL.....	3
3. AUDIÊNCIA PRÉVIA.....	5
4. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO .....	5