

**Ccent. 54/2025**  
**GS Marítima/TIRGAL**

**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]

20/08/2025

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

**Processo Ccent. 54/2025 – GS Marítima/TIRGAL**

**1. OPERAÇÃO NOTIFICADA**

1. Em 8 de julho de 2025, 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"), a operação de concentração que consiste na aquisição pela aquisição, pela GS Marítima, Lda. ("GS Marítima" ou "Notificante"), do controlo exclusivo sobre a TIRGAL – Transitários de Portugal Lda. ("Tirgal" ou "Adquirida").
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 a) 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.
3. As atividades das empresas envolvidas são as seguintes:
  - **GS Marítima** - Empresa ativa no setor do transporte marítimo de carga (atividade principal) e logística integrada. Integra o Grupo Sousa, um grupo marítimo-portuário sediado na Região Autónoma da Madeira ("RAM"), com atividades nos setores da logística, energia e turismo. O Grupo Sousa detém empresas armadoras, empresas de operação portuária e de camionagem, agentes de navegação, transitários, logística, rebocadores e armazéns, estando ainda presente nos setores da logística de gás natural, da produção de energia e do turismo.  
Nos termos e para os efeitos do artigo 39.º da Lei da Concorrência, o volume de negócios realizado em, 2024, em Portugal, pelo Grupo Sousa foi de cerca de €[>100] milhões.
  - **Tirgal** – Empresa ativa na prestação de serviços de transitário (essencialmente) por via marítima para carga contentorizada e carga convencional, a partir dos portos de Lisboa e Leixões para a RAM, Região Autónoma dos Açores ("RAA") e África Ocidental - São Tomé e Príncipe, Cabo Verde e Angola. A Tirgal é controlada, em exclusivo, pelo Senhor José António dos Santos.  
Nos termos e para os efeitos do artigo 39.º da Lei da Concorrência, o volume de negócios realizado em, 2024, em Portugal, pela Tirgal foi de cerca de €[>5] milhões.
4. Nos termos do n.º 1 do artigo 55.º da Lei da Concorrência, foi solicitado parecer à AMT – Autoridade da Mobilidade e dos Transportes ("AMT").<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> S-AdC/2025/3034 com registo de 14 de julho.

## **2. MERCADOS RELEVANTE E RELACIONADOS**

### **2.1. Mercado Relevante**

5. Conforme referido, as partes estão ativas na prestação de serviços de transitário. Para além da Tirlgal, a Notificante atua através das suas subsidiárias Marmod - Transportes Marítimos Intermodais, S.A. e Logislink - Terminal Logística, Lda.
6. A AdC, na sua prática decisória<sup>2</sup>, já definiu as atividades de agente transitário como consistindo na prestação de serviços relacionados com a expedição, receção, armazenagem e circulação de bens e mercadorias, desenvolvendo a gestão e mediação dos fluxos desses bens e mercadorias entre os expedidores e os destinatários dos mesmos.
7. Por sua vez, atendendo a que, no âmbito da prestação de serviços de transitário, as partes estão ativas no setor do transporte (frete) marítimo<sup>3</sup> - i.e. na organização do transporte marítimo de bens e que inclui, quando solicitado pelo cliente, o transporte terrestre de e para o respetivo porto – entende a Notificante que deverá ser esta a atividade concreta a relevar para efeitos da presente operação.
8. Em face do exposto, considera a AdC que o mercado do produto/serviço relevante, para efeitos da presente operação de concentração, corresponde ao da *prestação de serviços de transitário através de frete marítimo*.
9. No que respeita ao âmbito geográfico do mercado, a prática decisória da AdC<sup>4</sup> tem deixado em aberto a sua exata delimitação – nacional ou supranacional – incidindo a sua análise à perspetiva nacional e ao porto no qual os agentes transitários desenvolvem as suas atividades.
10. Neste sentido, sendo a atividade da Tirlgal, sobretudo, desenvolvida por recurso ao frete marítimo e prestada a partir dos portos de Lisboa e Leixões para as Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores, São Tomé e Príncipe, Cabo Verde e Angola, o mercado relevante da prestação de serviços de transitário deverá cingir-se a este tipo de frete nestas rotas.

---

<sup>2</sup> Cfr., por exemplo, as decisões da AdC nos processos Ccent. 42/2024 – Euroatla/Igacargo, Ccent. 59/2023 – SGL/FLS e Ccent. 34/2017 – ETF / Marmod. Por sua vez, esta definição é enquadrável com a do Decreto-Lei n.º 255/99, de 7 de julho: *“atividade transitária consiste na prestação de serviços de natureza logística e operacional que inclui o planeamento, o controlo, a coordenação e a direção das operações relacionadas com a expedição, receção, armazenamento e circulação de bens ou mercadorias, desenvolvendo-se nos seguintes domínios de intervenção: a) Gestão dos fluxos de bens ou mercadorias; b) Mediação entre expedidores e destinatários, nomeadamente através de transportadores com quem celebre os respetivos contratos de transporte; c) Execução dos trâmites ou formalidades legalmente exigidos, inclusive no que se refere à emissão do documento de transporte unimodal ou multimodal.”*. O exercício da sua atividade depende de alvará a emitir pelo IMT.

<sup>3</sup> Ainda que a adquirida Tirlgal tenha também atividade no frete aéreo e terrestre, estas apenas representam cerca de **[0-5]%** do volume de negócios.

<sup>4</sup> Ccent. 42/2014 ETE\*ETF/TML, Ccent. 24/2015 Via Marítima / PCI e Ccent. 34/2017 – ETF / Marmod.

11. Em face do exposto, entende a AdC que a avaliação jusconcorrencial deverá analisar os efeitos horizontais decorrentes da presente operação no mercado da *prestação de serviços de transitário através de frete marítimo, a partir dos portos de Lisboa e de Leixões*.

## **2.2. Mercados Relacionados**

12. O *core business* da Notificante é o transporte marítimo regular de mercadorias<sup>5</sup>.
13. A Tírgal desenvolve a atividade de transitário, essencialmente através de frete marítimo, sendo, portanto, cliente das empresas de transporte marítimo regular de mercadorias. A prestação de serviços de transitário situa-se a jusante do mercado do transporte marítimo regular de mercadorias – sendo este um mercado relacionado para efeitos da presente operação. O âmbito geográfico deste mercado relacionado deverá ter em consideração as rotas com relevância para a atividade das partes.<sup>6</sup>
14. Em face do exposto, e atendendo às áreas de atuação das partes, a Notificante propõe que sejam considerados os seguintes mercados relacionados:
  - (i) Mercado do transporte marítimo regular de mercadorias entre Portugal continental (portos de Lisboa e Leixões) e os portos de África Ocidental (Cabo Verde e Guiné-Bissau);
  - (ii) Mercado do transporte marítimo regular de mercadorias entre Portugal continental (portos de Lisboa e Leixões) e a RAM;
  - (iii) Mercado do transporte marítimo regular de mercadorias entre Portugal continental (portos de Lisboa e Leixões) e a RAA.
15. A AdC aceita as delimitações propostas pela Notificante, que seguem a sua prática decisória acima mencionada.

## **3. AVALIAÇÃO JUSCONCORRENCIAL**

### **3.1. Efeitos Horizontais**

16. Face às reduzidas quotas de mercado das Partes resultantes da presente operação de concentração, à presença de inúmeros operadores no mercado da prestação de serviços de transitário com uma significativa dispersão<sup>7</sup> e à ausência de barreiras significativas à

---

<sup>5</sup> A GS Marítima encontra-se, também, presente em outros níveis da cadeia de valor associada ao transporte marítimo de mercadorias, nomeadamente através das suas atividades de agente de navegação, movimentação portuária de mercadorias, prestação de serviços de logística integrada, operador portuário e transporte rodoviário regular de mercadorias.

<sup>6</sup> Ccent. 34/2017 – ETF / Marmod.

<sup>7</sup> Em dezembro de 2023 encontravam-se licenciadas no IMT 350 empresas para o exercício de atividade de transitário. Destas, **[>100]** situam-se no concelho de Lisboa e **[>100]** no concelho do Porto, concelhos onde se situam os portos de Lisboa e de Leixões, a partir dos quais a Tírgal desenvolve a sua atividade (Fonte:

entrada (quer legais, quer financeiras), a AdC conclui que a mesma não é suscetível de criar entraves significativos à concorrência efetiva nos mercados relevantes identificados.

17. Com efeito, considerando que (i) em nenhum dos mercados relevantes definidos, tanto na sua versão mais lata (território nacional) como na mais fina (porto de Lisboa e porto de Leixões), as Partes são o principal operador, (ii) a quota conjunta das Partes em qualquer dos mercados relevantes possíveis é inferior a 10%<sup>8</sup>, e que (iii) se está na presença de mercados onde os custos de entrada tenderão a não ser impeditivos da entrada de novos operadores, conclui-se que a operação em análise não suscita preocupações jusconcorrenciais de natureza horizontal.

### **3.2. Efeitos Não-Horizontais**

18. Nos mercados relacionados do transporte marítimo definidos no ponto 14, a Notificante, através da GS Lines tem quotas de mercado elevadas, atingindo, em 2024, **[30-40]%** e **[40-50]%** nas rotas para África (Cabo Verde e Guiné-Bissau, respetivamente) e **[70-80]%** no corredor Lisboa-RAM (onde está em duopólio com o Grupo ETE), **[20-30]%** no corredor Lisboa-RAA (onde estão ativos o Grupo ETE e a Mutualista Açoreana, para além da GS Lines), **[60-70]%** no corredor Leixões-RAM (também em duopólio com o Grupo ETE) e **[30-40]%** no corredor Leixões- RAA (onde estão ativos o Grupo ETE e a Mutualista Açoreana, para além da GS Lines)
19. Não obstante as elevadas quotas nos mercados relacionados, a operação não suscita preocupações jusconcorrenciais em termos de efeitos verticais. O pequeno acréscimo de quotas de mercado referentes à atividade de transitário não permite considerar como plausível qualquer incremento dos incentivos à prática de estratégias de encerramento aos fatores de produção (*input foreclosure*), considerando-se que a atividade de transporte marítimo é um *input* (mercado a montante) do serviço de transitário (mercados a jusante), não obstante as elevadas quotas de mercado da Notificante nos mercados de transporte marítimo identificados.
20. Neste caso, o que estaria em causa, seria a deterioração dos termos dos serviços de prestação de transporte marítimo aos transitários seus concorrentes (importando relembrar que a Notificante já está verticalmente integrada no cenário pré-concentração).
21. Assim, é pouco provável que o pequeno acréscimo de quota de mercado resultante da operação de concentração venha a alterar, quer a capacidade, quer o incentivo, à adoção de estratégias de *input foreclosure* face ao cenário pré-concentração.
22. Já no que se refere a eventuais estratégias de encerramento como cliente (*customer foreclosure*), importa recordar que o *customer foreclosure* pode afetar a concorrência caso a operação de concentração confira a possibilidade de a nova entidade “encerrar o acesso dos

---

Estudo DBK Informa Observatório Sectorial “Sectores Portugal, Empresas Transitárias, 6<sup>a</sup> edição, janeiro 2024”, Figura 15).

<sup>8</sup> A quota conjunta das Partes no mercado da prestação de serviços de transitário em Portugal, por referência ao ano de 2024, é de **[0-5]%**. As quotas conjuntas das Partes nos mercados da prestação de serviços de transitário nos portos de Lisboa e de Leixões (2024), são de **[0-10]%** e de **[0-5]%**, respetivamente.

*seus concorrentes no mercado a montante a uma base de clientes suficiente, reduzindo a sua capacidade ou incentivo para concorrer"<sup>9</sup> o que, por seu turno, poderia "provocar um aumento dos custos dos concorrentes a jusante, dificultando o seu abastecimento em factores de produção a preços e condições semelhantes às que prevaleceriam caso a concentração não se tivesse realizado"<sup>10</sup>.*

23. Ora, desde logo, para tal ocorra, necessário que que a concentração envolvesse uma empresa "que seja um cliente importante, com um grau significativo de poder no mercado a jusante"<sup>11</sup>
24. Ora, as quotas de mercado em causa não sustentam essa possibilidade (mesmo considerando apenas os serviços de transitário relacionados com os portos de Leixões e Lisboa<sup>12</sup>), o que é reforçado pelo facto de a Tirlgal **[CONFIDENCIAL - Impactos em concorrentes]**<sup>13</sup> **[CONFIDENCIAL - Impactos em concorrentes]**. Deve ainda acrescentar-se, no mesmo sentido, que a GS Lines é, e tem sido, um dos principais fornecedores da Tirlgal, representando, em 2024, **[30-40]**% dos seus fornecimentos (valor sem variações significativas face aos 3 anos anteriores).
25. Não será, consequentemente, plausível perspetivar que a operação retire acesso aos concorrentes do Grupo Sousa no transporte marítimo a uma base significativa de clientes que possa, nos termos explanados anteriormente, colocar em causa as condições de concorrência nos diversos mercados de transporte marítimo identificados.

### **3.3. Conclusão**

26. A Adquirida é um transitário de pequena dimensão, num mercado disperso, com um número significativo de operadores ativos no mercado.
27. A sobreposição de atividades entre as Partes não provoca, por um lado, uma alteração substancial significativa e, por outro, não reforça o incentivo à implementação de estratégias de *input foreclosure* ou cria condições de sucesso para a implementação de estratégias de *customer foreclosure*.
28. Esta posição é, no essencial, partilhada, também, pela AMT, conforme consta do seu parecer, resumido *infra*.

---

<sup>9</sup> "Orientações para a apreciação das concentrações não horizontais nos termos do Regulamento do Conselho relativo ao controlo das concentrações de empresas"; §58. JOUE, 2008/C 265/07, de 18 de outubro.

<sup>10</sup> *Idem*.

<sup>11</sup> *Ibidem*. §61.

<sup>12</sup> Vide nota de rodapé n.º 8.

<sup>13</sup> O valor **[CONFIDENCIAL - Impactos em concorrentes]**. Cfr. Entrevista de 1 de agosto com a Transinsular (E-AdC/2025/4354).

29. Pelo exposto, considera-se que a presente operação de concentração não é suscetível de afetar significativamente a concorrência nos mercados relevantes, nem nos mercados relacionados identificados.

#### **4. CLÁUSULAS RESTRITIVAS ACESSÓRIAS**

30. Nos termos da disposição contida no n.º 5 do artigo 41.º da Lei da Concorrência, a decisão que autoriza uma operação de concentração abrange, igualmente, as restrições diretamente relacionadas com a realização da mesma e a ela necessárias. A qualificação como restrição acessória deve ter em consideração a prática decisória da AdC e da Comissão Europeia, as quais são balizadas pela Comunicação da Comissão relativa às restrições diretamente relacionadas e necessárias às concentrações.<sup>14</sup>
31. As partes apresentaram justificação para a cláusula restritiva da concorrência seguinte e que consideram como diretamente relacionada e necessária à realização da operação notificada: nos termos do Contrato de Cessão de Quotas ("CCQ")<sup>15</sup>, os "[Confidencial – âmbito subjetivo] obrigam-se, pelo período de [Confidencial – âmbito temporal] anos a contar da data de produção de efeitos, a não exercer direta ou indiretamente uma atividade concorrente com a da SOCIEDADE [Tirgal] em [Confidencial – âmbito geográfico], bem como a não adquirir participações sociais em sociedades com atividade concorrente".
32. As partes justificam a cláusula<sup>16</sup> por (i) esta ser *"essencial para obter o valor total dos bens materiais e imateriais que estão sob negociação, e garantir o sucesso da Transação, conquistando progressivamente a confiança dos clientes e assimilando e explorando o know-how do Target"*; (ii) a sua duração estar limitada a [Confidencial – âmbito temporal] anos; (iii) o seu âmbito material estar limitado ao mercado de prestação de serviços de transitório pela adquirida; e (iv) ter um âmbito geográfico menos restritivo do que o usualmente aceite [Confidencial – âmbito geográfico].
33. A AdC procede a uma análise da cláusula restritiva acessória, tendo em conta os seus âmbitos material (i.e., sobre que atividades incide a cláusula), subjetivo (i.e., sobre que entidade incide a cláusula), temporal e geográfico.
34. Quanto ao âmbito material da *cláusula de não concorrência*, a AdC considera que a mesma se encontra apenas parcialmente abrangida.
35. De facto, se, por um lado, é justificável (e, por isso, aceitável) que a mesma incida sobre as atividades da adquirida nos territórios em que a Tirgal operava à data da assinatura e/ou fecho do CCQ, a limitação de aquisição, de forma indiscriminada, *"de participações sociais em sociedades com atividade concorrente"* extravasa o aceitável.

---

<sup>14</sup> Cfr. Comunicação da Comissão relativa às restrições diretamente relacionadas e necessárias às concentrações, publicada no JOUE C 56, de 05.03.2005 ("Comunicação").

<sup>15</sup> Cláusula Décima-Primeira.

<sup>16</sup> Formulário de Notificação, ponto 5.2.

36. Neste sentido, a cláusula não se encontra abrangida pela presente decisão no que diz respeito à aquisição ou a manutenção de ações unicamente para fins de investimento financeiro que não confirmam, direta ou indiretamente, funções de gestão ou uma influência efetiva na empresa concorrente, não estando as aquisições restritas a determinadas percentagens de títulos de capital de uma empresa.<sup>17</sup>
37. Quanto aos âmbitos *geográfico* e *temporal*, a AdC considera que os mesmos são enquadráveis no regime de cláusulas restritivas acessórias.
38. Quanto ao âmbito *subjetivo* da cláusula de não concorrência, na medida em que a Tirlgal, antes da operação de concentração, é controlada, em exclusivo, por um dos vendedores, apenas sobre este poderá a restrição acessória de não concorrência incidir.<sup>18</sup>
39. Neste sentido, quanto a este âmbito, a AdC considera que a cláusula se encontra apenas parcialmente abrangida.

## **5. PARECER DA ENTIDADE REGULADORA SECTORIAL**

40. No seu Parecer<sup>19</sup>, a AMT corrobora a classificação da operação como de natureza horizontal e vertical.
41. Em segundo lugar, a AMT não se opõe à definição de mercado de produto/serviço e geográfico *relevantes* apresentada pela Notificante, como o da prestação de serviços de transitário em território nacional; e *relacionados*, como (i) o do transporte marítimo de mercadorias, (ii) o da prestação de serviços de movimentação portuária de carga contentorizada e fracionada, no porto de Lisboa<sup>20</sup>; (iii) o da prestação de serviços de agente de navegação; e (iv) o da prestação de serviços de logística integrada.
42. Em terceiro lugar, a AMT não perspetiva preocupações jusconcorrenciais de natureza horizontal – devido às reduzidas quotas de mercado das partes - ou vertical em qualquer um dos mercados identificados.
43. Nestes segundos, a AMT recupera os argumentos da Notificante de que as quotas desta no mercado relacionado de transporte marítimo de mercadorias, ainda que superiores a 30% na RAM e nas rotas para África Ocidental, não lhe permitem [à GS Martíima] ter capacidade para excluir os operadores concorrentes da prestação de serviços de transitário uma vez que estes serviços não são específicos, nem estão os seus múltiplos prestadores estão dependentes dessas rotas.

---

<sup>17</sup> Comunicação, §25.

<sup>18</sup> Comunicação, §24.

<sup>19</sup> E-AdC/2025/4229, de 1.08

<sup>20</sup> No caso do porto de Leixões não existe relação vertical, uma vez que o Grupo Sousa não está aí ativo na movimentação de carga portuária (contentorizada ou fracionada).

44. Relativamente ao mercado relacionado da prestação de serviços de movimentação portuária de carga (i) contentorizada e (ii) fracionada, no porto de Lisboa, a AMT recupera os argumentos da Notificante de que as suas quotas são apenas ligeiramente acima de 30% na movimentação de carga contentorizada e inferiores a 5% na fracionada, evidenciando ausência de poder de mercado significativo suscetível de gerar preocupações jusconcorrenciais.
45. Finalmente, quanto aos mercados relacionados da prestação de serviços de agente de navegação e de logística integrada, a AMT recupera os argumentos da Notificante de que se trata de mercados muito fragmentados e que as quotas das partes são reduzidas (inferior a 5%) e que a atividade de agenciamento de navegação do Grupo Sousa é exclusivamente interna.
46. Em face do exposto, o Parecer da AMT é de não oposição à operação de concentração.

## **6. AUDIÊNCIA DE INTERESSADOS**

47. 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.

## **7. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO**

48. 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 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, 20 de agosto de 2025

O Conselho de Administração da Autoridade da Concorrência,

**X**

---

Nuno Cunha Rodrigues  
Presidente

**X**

---

Miguel Moura e Silva  
Vogal

**X**

---

Ana Sofia Rodrigues  
Vogal

## Índice

1. OPERAÇÃO NOTIFICADA .....	2
2. MERCADOS E AVALIAÇÃO JUSCONCORRENCIAL.....	3
3. CLÁUSULAS RESTRITIVAS ACESSÓRIAS .....	4
4. PARECER DA ENTIDADE REGULADORA SECTORIAL .....	8
5. AUDIÊNCIA DE INTERESSADOS .....	9
6. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO.....	10