



**Ccent. 10/2018
Servinoga / Novastiva*Agilima**

**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]

27/03/2018

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

Processo Ccent. 10/2018 – Servinoga / Novastiva*Agilima

1. OPERAÇÃO NOTIFICADA

1. Em 6 de fevereiro 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 de concentração que consiste na aquisição pela Servinoga S.L. (“Servinoga” ou “Notificante”), a empresa *holding* do grupo internacional Nogar, do controlo exclusivo sobre as empresas NOVASTIVA – Operações Portuárias Estiva Tráfego de Viana, Lda. (“Novastiva”) e AGILIMA – Agentes de Navegação, Lda. (“Agilima”), em conjunto empresas “Adquiridas”, mediante a aquisição da totalidade das ações representativas do seu capital social aos respetivos acionistas, comuns às duas empresas.
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 a) do n.º 1 do artigo 37.º do mesmo diploma.

2. AS PARTES

2.1. Empresa Adquirente

3. A Servinoga é uma sociedade de direito espanhol que opera como *holding* do grupo internacional Nogar¹.
4. O Grupo Nogar tem atividades nos setores do armazenamento (frigorífico e não frigorífico), dos transportes rodoviários, das telecomunicações, do comércio de produtos alimentares e madeiras, do imobiliário e das energias renováveis.
5. No âmbito do setor portuário, o Grupo desenvolve em Portugal as atividades de movimentação portuária de carga e de agenciamento de navegação junto do Porto de Viana do Castelo, através da sua subsidiária Nogarport², prestando ainda serviços de trabalho portuário no referido porto através da empresa Vianapor – Empresa de Trabalho Portuário, Lda. (“Vianapor”), na qual detém uma participação paritária de 50% com a Novastiva.
6. O volume de negócios realizado pela Notificante nos últimos três anos, em Portugal (calculado nos termos do artigo 39.º da lei da Concorrência), no Espaço Económico Europeu (“EEE”) e a nível Mundial é o seguinte:

¹ Segundo a Notificante este Grupo foi fundado em 1942, em Espanha, dispondo atualmente de **[CONFIDENCIAL – estrutura acionista da empresa]**.

² De acordo com a Notificante, a Nogarport resultou da aquisição da Europac Logistics Lda. ao grupo Europac (Papeles y Cartones de Europa S.A.), em 31 de março de 2017. A Nogarport **[CONFIDENCIAL – informação sobre clientes]**.

Tabela 1 – Volume de negócios da Notificante, para os anos de 2014 a 2017

<i>Milhões Euros</i>	2015	2016	2017
Portugal	[<100]	[<100]	[<100]
EEE	[<100]	[<100]	[<100]
Mundial	[<100]	[<100]	[<100]

Fonte: Notificante.

2.2. Empresas Adquiridas

7. A Novastiva é uma sociedade comercial de direito português que está licenciada pela Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S. A. (“APDL”) para operar como empresa de estiva para todo o tipo de operações portuárias de movimentação de carga no Porto de Viana do Castelo³.
8. Atualmente desenvolve atividade exclusivamente no Porto de Viana do Castelo, realizando operações de movimentação de carga geral fracionada e sólida a granel⁴. Indiretamente, através da participação que detém na Vianaport, a Novastiva está igualmente ativa na prestação de serviços de trabalho portuário no Porto de Viana do Castelo⁵.
9. A Agilima é uma sociedade comercial de direito português que está licenciada para prestar serviços de agenciamento de navegação em Portugal⁶, operando atualmente e em exclusivo a partir do Porto de Viana do Castelo.⁷
10. Os volumes de negócios realizados pelas Adquiridas nos três últimos anos, em Portugal, calculados nos termos do artigo 39.º da Lei da Concorrência, foram os seguintes:

³ Cf. artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de agosto, que estabelece o regime jurídico da operação portuária, posteriormente alterado pelo Decreto-Lei n.º 324/94, de 30 de dezembro, pelo Decreto-Lei n.º 65/95, de 7 de abril e, mais recentemente, pela Lei n.º 3/2013, de 14 de janeiro.

⁴ Segundo a Notificante, a Novastiva, em **[CONFIDENCIAL – quantidades de carga]** carga contentorizada que representou cerca de **[CONFIDENCIAL – peso relativo da carga]**% do volume total de carga movimentada pela empresa nesse ano.

⁵ O regime jurídico do trabalho portuário foi estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 280/93, de 13 de agosto, posteriormente alterado pela Lei n.º 3/2013, de 14 de janeiro. O exercício da atividade portuária está regulamentada pelo Decreto Regulamentar 2/94, de 28 de janeiro.

⁶ Cf. Artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 264/2012, de 20 de dezembro, que estabelece o regime jurídico do acesso e do exercício da atividade de prestação de serviços de agente de navegação.

⁷ Segundo a Notificante, **[CONFIDENCIAL - segredo de negócio - informação estratégica]**.

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

Tabela 2 – Volume de negócios das Adquiridas para os anos de 2015 a 2017

<i>Milhões Euros</i>	2015	2016	2017
Novastiva	[<5]	[<5]	[<5]
Agilima	[<5]	[<5]	[<5]

Fonte: Notificante.

3. NATUREZA DA OPERAÇÃO

11. Nos termos do Contrato Promessa de Cessão de Quotas, a Notificante irá adquirir a totalidade do capital social da Novastiva e da Agilima[**CONFIDENCIAL – disposições contratuais**].
12. A operação que se analisa dispõe de natureza horizontal dado verificar-se uma sobreposição de atividades da Notificante e das Adquiridas ao nível da prestação de serviços de movimentação de carga, agentes de navegação e de trabalho portuário.
13. Tratando-se de atividades sujeitas à regulação e supervisão da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (“AMT”), a AdC solicitou a esta entidade um parecer nos termos do n.º 1, do artigo 55.º da Lei da Concorrência.

4. MERCADOS RELEVANTES

4.1. Mercado do Produto Relevante

14. Tendo por referência as atividades desenvolvidas diretamente pelas empresas Adquiridas e pela Vianaport (empresa conjuntamente detida pela Novastiva e pela Notificante), bem como a prática decisória da Comissão Europeia e da AdC, relativamente ao setor portuário, a Notificante propõe, para efeitos da presente operação de concentração, os seguintes mercados do produto relevantes: (i) o mercado da movimentação de carga fracionada; (ii) o mercado da movimentação de granéis sólidos; (iii) o mercado da prestação de serviços de agentes de navegação; e (iv) o mercado da prestação de serviços de trabalho portuário.

4.1.1. Movimentação portuária de cargas

15. As operações de movimentação portuária de cargas compreendem os serviços prestados pelos operadores portuários, envolvendo, nomeadamente, as cargas e descargas de navios, o estacionamento e/ou armazenagem nas áreas portuárias e a conferência das cargas e descargas.
16. As características que diferenciam os diversos tipos de carga movimentada (tais como o peso, o volume, a densidade, o armazenamento e o acondicionamento) implicam o recurso a meios técnicos específicos e infraestruturas diferenciadas para a sua movimentação, conduzindo a uma crescente especialização dos terminais portuários em função dos tipos de carga a movimentar.⁸

⁸ Note-se que um porto especializado em um determinado tipo de carga apresenta tendencialmente níveis de produtividade superiores (e possivelmente tarifários mais baixos) do que os portos não

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

17. A AdC, na sua prática decisória, já analisou a atividade de movimentação portuária de cargas, tendo concluído pela existência de mercados autónomos em função dos diferentes tipos de carga a movimentar, nomeadamente carga fracionada, carga contentorizada, granéis sólidos e granéis líquidos.⁹
18. Também a Comissão Europeia (“Comissão”) já se pronunciou sobre os mercados relevantes relativos à atividade de movimentação portuária de cargas¹⁰, concluindo que a movimentação de carga pode ser segmentada em função dos diferentes tipos de carga em causa, *no caso em concreto*, carga fracionada e granéis sólidos (atividades desenvolvidas pela empresa adquirida Novastiva, já mencionado no ponto 8 *supra*).
19. Conforme já anteriormente referido, a Notificante, em linha com a prática decisória da AdC e da Comissão e tendo em conta o tipo de cargas movimentadas pela Novastiva, considera que os mercados relevantes em causa na presente operação são os mercados da (i) prestação de serviços de movimentação de carga fracionada e da (ii) prestação de serviços de movimentação de granéis sólidos.
20. A AdC considera que não existem razões para alterar as conclusões das análises anteriores no que respeita às definições de mercado, concluindo que os mercados de produto/serviço relevantes para efeitos da presente operação de concentração correspondem aos propostos pela Notificante, ou seja, (i) o mercado da prestação de serviços de movimentação de carga geral fracionada e (ii) o mercado da prestação de serviços de movimentação de granéis sólidos.

4.1.2. Prestação de serviços de agente de navegação

21. No que diz respeito aos serviços de agente de navegação, a AdC também já teve, no passado, oportunidade de se pronunciar sobre o mercado relevante de produto/serviço como, aliás, salienta a própria Notificante.¹¹
22. A atividade dos agentes de navegação consiste na prestação de serviços a dois tipos de clientes: (i) aos transportadores marítimos/armadores – a quem prestam vários serviços relacionados com a estada do navio no porto e com a receção/embarque das mercadorias – e (ii) aos importadores/exportadores da mercadoria, procedendo, em nome dos armadores, à celebração dos contratos necessários para a angariação de carga transportada.
23. O acesso a esta atividade, bem como o seu exercício, são objeto de regulação própria e as empresas têm de estar devidamente registadas na Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (“AMT”).
24. A AdC considera não existirem razões para alterar as análises anteriormente efetuadas sobre este mercado, pelo que, para efeitos da presente operação de concentração, considera que o mercado relevante do produto/serviço é o *mercado da prestação de serviços de agente de navegação*.

especializados que movimentem esse mesmo tipo de carga. Esta situação leva a que os armadores privilegiem os portos/terminais especializados para as suas respetivas cargas, contribuindo para a autonomização dos terminais de diferentes especializações em mercados de produto/serviço relevantes distintos.

⁹ Cf., a título de exemplo, Decisão relativa à Ccent. 57/2015 – Yilport/ME Logística*Terfir.

¹⁰ Cf., a título de exemplo, as decisões da Comissão nos casos COMP/M.3884 – ADM Poland/Cefetra/BTZ e COMP/M.3576 – ECT/PONL/Euromax.

¹¹ Cf., a título exemplificativo, as decisões dos processos Ccent. 38/2010 – *Via Marítima / Boxlines*, de 16/09/2010 e Ccent. 42/2014 – *ETE*ETF / TML*, de 24/03/2015.

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

4.1.3. Prestação de serviços de trabalho portuário

25. O exercício da atividade de prestação de serviços de trabalho portuário está sujeita a enquadramento legal específico¹².
26. A atividade da empresa de trabalho portuário consiste exclusivamente na cedência de trabalhadores qualificados para o exercício das diferentes tarefas portuárias de movimentação de cargas. O acesso à atividade carece de licenciamento, cuja atribuição depende da verificação de diversas condições de ordem económica, técnica e financeira.
27. A Notificante considera que — atendendo (i) às características específicas do serviço em causa (cedência de pessoal qualificado para o exercício de tarefas portuárias), que determinam uma fraca ou inexistente substituibilidade do lado da procura, e (ii) ao enquadramento legal específico a que está sujeita esta atividade — existem indícios relevantes de que a prestação de serviços de trabalho portuário constitui um mercado de produto autónomo.
28. A AdC aceita como relevante, para efeitos da presente operação de concentração, o mercado da prestação de serviços de trabalho portuário, conforme proposto pela Notificante, e que se encontra em linha com a prática decisória da AdC¹³.

4.2. Mercado Geográfico Relevante

4.2.1. Mercados da prestação de serviços de movimentação portuária de cargas

Posição da Notificante

29. De acordo com a Notificante, a delimitação geográfica do mercado de movimentação portuária de cargas deve ter, no caso em concreto, um âmbito mais lato do que o Porto de Viana do Castelo e corresponder, pelo menos, ao território nacional.
30. Tal conclusão advém, segundo a Notificante, do facto de:
 - O acesso à atividade de movimentação de carga no porto de Viana do Castelo não se processar por concessão¹⁴ mas sim por licenciamento da APDL, e, por conseguinte, estar acessível a quaisquer operadores que (cumprindo os requisitos técnicos, económicos e legais mínimos fixados¹⁵) estejam interessados em exercer essa atividade nesse porto comercial¹⁶;
 - Existir uma concorrência efetiva pelo preço (mas também por outros parâmetros concorrenciais) entre as empresas de estiva que operam quer no porto de Viana do

¹² A Notificante e a Novastiva, indiretamente através da participação de 50% que cada uma destas empresas detém sobre a Vianaport, estão ativas na prestação de serviços de trabalho portuário, sendo a Vianaport atualmente a única empresa – licenciada nos termos do regime jurídico do trabalho portuário previsto no Decreto-Lei n.º 280/93, de 13 de agosto, alterado pela Lei n.º 3/2013, de 14 de janeiro – em funcionamento no Porto de Viana do Castelo.

¹³ Cf., a título exemplificativo, a decisão referida na nota de rodapé n.º 9.

¹⁴ Não se verificando, assim, neste porto qualquer situação de monopólio legal.

¹⁵ Cf. Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de agosto, artigos 9.º e ss.

¹⁶ Atualmente estão licenciadas para operar como empresas de estiva no porto de Viana do castelo as sociedades Nogatport, Novastiva e Petrogal.

Castelo, quer noutros portos, independentemente do regime regulamentar ao abrigo do qual exercem atividades¹⁷;

— A melhoria das acessibilidades, nomeadamente através da ligação a autoestradas e a redes de caminhos-de-ferro (situação comum à generalidade dos portos portugueses) potenciar a ampliação do *hinterland* de cada porto. Neste contexto, tem-se verificado que os diversos portos que integram o Sistema Portuário Nacional (“SPN”) têm servido frequentemente como alternativa ao Porto de Viana do Castelo, na medida em que têm vindo a captar a carga que, nos últimos 12 anos, tem sido desviada deste porto¹⁸;

— Existir efetivamente um grau de substituibilidade entre os diferentes portos nacionais com a mesma especialidade em termos de carga, independentemente da sua localização, verificando-se, por conseguinte, uma concorrência efetiva (atual e potencial) intraporto e interporto.

Posição da AdC

31. Na sua prática decisória¹⁹, a AdC tem considerado que cada porto nacional é suscetível de constituir um mercado geográfico relevante autónomo²⁰, atentas, nomeadamente, as características específicas de cada porto, como a localização, a proximidade das zonas de consumo das mercadorias e dos grandes centros industriais, as acessibilidades, as condições de acostagem e respetivas infraestruturas logísticas e as diferentes taxas definidas e aplicadas por cada uma das autoridades portuárias.²¹
32. No entanto, a AdC tem vindo sucessivamente a reconhecer que a crescente integração das cadeias logísticas e dos diversos modos de transporte têm contribuído para alterar a forma como o sistema portuário interage com aquilo que era designado como o seu *hinterland* natural²², ou seja a sua área de influência²³, considerando que cada porto é apenas um elemento da cadeia logística, *i.e.* um elemento adicional na organização de cadeias de transporte que envolvem, na maior parte das vezes, vários modos de transporte.

¹⁷ Refere a Notificante que ao contrário do regime de licenciamento que concede a liberdade aos operadores de fixarem os preços dos seus serviços, nos portos sujeitos a concessão cabe às concedentes fixar o valor máximo que as concessionárias estão autorizadas a cobrar pelos serviços de movimentação de carga. Contudo, nada impede que as concessionárias fixem preços abaixo daquele limiar máximo, não se excluindo que entre portos com uma mesma especialização de carga (ainda que sujeitos a diferente enquadramento regulamentar — concessão ou licenciamento), possa existir uma concorrência efetiva pelo preço (e por outros parâmetros concorrenciais).

¹⁸ Indica a Notificante que cerca de [...] % do volume total de carga perdida pelo Porto de Viana do Castelo na última década tem sido desviada para os portos de Leixões, Aveiro, Figueira da Foz e Sines.

¹⁹ Cf., a título de exemplo, a decisão referida na nota de rodapé n.º 9.

²⁰ O âmbito geográfico de cada porto circunscreve-se à sua área de influência, ou seja, à área onde a movimentação de carga é prestada (“*hinterland*”).

²¹ Nas respostas ao inquérito efetuado pela AdC no âmbito do presente procedimento várias entidades identificaram (i) a proximidade à infraestrutura portuária; (ii) a capacidade técnica e operacional da mesma; e (iii) as taxas cobradas por cada porto, como as características mais relevantes a considerar na escolha entre diferentes portos.

²² Cf. Processos Ccent. 1/2010 – Morais Rocha/TMB, de 18.3.2010, §§ 50 a 52, e Ccent. 7/2010 – MEAS/Finicapital/Globalpactum/Sadoport, de 25.3.2010, §§ 46 a 48.

²³ Que correspondente à origem ou destino da maioria da carga movimentada nesse mesmo porto.

33. Nesta lógica, os serviços de movimentação de carga portuária constituem uma das componentes da operação de transporte cuja eficiência e fiabilidade (mais ainda do que o preço) os carregadores tendem a privilegiar.
34. Tal foi confirmado na investigação de mercado efetuada pela AdC onde foi referido por uma das entidades contactadas que *“mais do que diferenças entre custos diretos da operação é a maior ou menor eficiência global das cadeias logísticas que passam por cada porto que determina eventualmente uma mudança da operação de um para outro porto”*²⁴.
35. A mesma entidade referiu ainda que *“mais do que comparar diretamente custos portuários, atualmente comparam-se e avaliam-se alternativamente custos de cadeias logísticas que passam por diferentes portos, em que a variação ou deterioração de fatores como eficiência, fluidez, preços, congestionamentos portuários ou de acesso ou persistência de conflitos laborais são relevantes”*.²⁵
36. Deste modo, a existência de substituíbilidade entre portos dependerá da interação existente entre todos os elos que integram a cadeia logística em questão e, sobretudo, da forma como cada porto poderá contribuir para a eficiência global da mesma.
37. Assim, para a aferição da substituíbilidade entre portos deverão ser igualmente consideradas outras componentes importantes da cadeia logística, tais como o tipo de carga a movimentar²⁶, as condições de acessibilidade²⁷, as condições da infraestruturas portuária²⁸, as características técnicas dos equipamentos de elevação e de movimentação horizontal disponibilizados nos respetivos portos²⁹, as taxas portuárias e restantes condições operacionais de cada porto³⁰.
38. A delimitação geográfica dos mercados de movimentação de cargas tenderá, assim, a depender de uma análise caso-a-caso, onde serão considerados um conjunto de elementos determinantes na cadeia logística que demarcarão a dimensão efetiva das áreas de influência a considerar.
39. Neste sentido, a AdC realizou uma investigação de mercado junto dos clientes das Partes na operação, com vista a aferir a área geográfica relevante onde as condições de concorrência são suficientemente homogéneas, mas distintas das condições de concorrência verificáveis noutras áreas vizinhas.
40. Da análise das respostas recolhidas concluiu a AdC que – no caso concreto – a larga maioria das empresas contactadas identificaram os Portos de Leixões e de Aveiro como alternativas viáveis ao Porto de Viana do Castelo, para a movimentação das suas respetivas cargas. De facto, verificou-se que apenas uma das entidades contactadas considerou claramente não existir alternativa ao Porto de Viana do Castelo³¹.

²⁴ Cf. E-AdC/2018/1410.

²⁵ *Idem* nota anterior.

²⁶ Determinante para aferir o custo de transporte da mesma desde o cliente até ao navio e vice-versa.

²⁷ Designadamente, as vias e meios de transporte disponíveis na ligação do ponto de origem/destino da mercadoria ao local de embarque/desembarque da mesma, incluindo os custos subjacentes à utilização desses meios de transporte e a fiabilidade dos mesmos.

²⁸ Nomeadamente ao nível da receção de navios e das condições de armazenagem, etc.

²⁹ Adequados à carga que se pretende movimentar, sua capacidade e estado de conservação.

³⁰ Favoráveis à otimização do ritmo de cargas/descargas (contribuindo para a redução do tempo de permanência dos navios no porto) e do rendimento específico à operação.

³¹ Cf. E-AdC/2018/1420.

41. Tendo sempre presente que a delimitação geográfica destes mercados está cada vez mais dependente de um conjunto de parâmetros aplicáveis a cada caso específico, a AdC irá considerar as respostas recolhidas no âmbito da investigação de mercado efetuada³², procurando aferir o impacto da operação na concorrência interportos, analisando, para o efeito, as áreas de influência que serão gradualmente alargadas aos portos mais próximos de Viana do Castelo (Leixões e Aveiro), não deixando igualmente de analisar o impacto da operação na concorrência intraporto.

4.2.2. Mercado da prestação de serviços de agente de navegação

42. Tendo presente os precedentes decisórios da AdC e da Comissão Europeia a respeito da delimitação geográfica deste mercado, a Notificante propõe, para efeitos da presente operação de concentração, que a mesma corresponda ao território nacional.
43. Recorde-se que em procedimentos anteriores, a AdC considerou, para definição do âmbito geográfico do mercado da prestação de serviços de agentes de navegação, o facto de a legislação que regulamenta esta atividade estabelecer uma obrigação de manutenção de um estabelecimento estável junto de cada porto e a necessidade de obtenção de licença para operar num determinado porto, junto da respetiva Autoridade Portuária.
44. Todavia, a AdC considerou que tal requisito não impede os agentes de navegação de oferecerem os seus serviços a nível nacional (i.e., em vários portos nacionais). Tal é o caso, nomeadamente, da Pinto Basto IV, da Navex e da Knudsen, que prestam serviços em mais do que um porto.
45. Esta posição veio a ser reforçada com a entrada em vigor do novo regime jurídico de acesso à atividade de agente de navegação³³, o qual isenta os agentes de navegação da obrigatoriedade de disporem de um estabelecimento junto de cada porto, fortalecendo, assim, os indícios de que se está, de facto, em presença de um mercado geográfico com âmbito mais lato que o porto em questão.
46. Face ao exposto, e não obstante a Agilima apenas operar no Porto de Viana do Castelo, a AdC considera que o mercado geográfico correspondente ao território nacional. Acresce que, conforme melhor adiante se verificará, as conclusões da análise não divergem em função do âmbito geográfico considerado.

4.2.3. Mercado da prestação de serviços de trabalho portuário

47. A Notificante entende que, para efeitos da presente operação de concentração, a dimensão do mercado da prestação de serviços de trabalho portuário corresponde ao território nacional, atendendo, nomeadamente, à reduzida dimensão do mesmo e à existência de boas infraestruturas de transporte que caso fosse necessário, permitiria a fácil deslocação de trabalhadores a todos os portos do país.

³² Refira-se que este inquérito apenas foi dirigido a clientes dos operadores portuários no Porto de Viana do Castelo (que são objeto da operação), tentando perceber se aqueles optariam pelo recurso a outros portos marítimos caso houvesse um pequeno aumento relativo das taxas cobradas pela Nogarport e pela Novastiva, no Porto de Viana do Castelo. Note-se que o mesmo exercício não foi efetuado para clientes de idênticos serviços nos Portos de Leixões e de Aveiro, que poderiam igualmente considerar o Porto de Viana do Castelo como alternativa viável perante um aumento de preços relativos por parte dos operadores portuários que operam nestes últimos portos.

³³ Cf. Decreto-Lei n.º 264/2012, de 20 de dezembro.

48. Ora, as empresas de trabalho portuário têm, de facto, um âmbito de atuação porto a porto, cabendo a cada administração portuária licenciar as empresas de trabalho portuário que podem atuar na infraestrutura sob sua gestão.
49. Acresce que no presente procedimento está em causa a alteração do controlo conjunto para controlo exclusivo da Vianaport, pelo que as conclusões da avaliação jusconcorrencial não se alteram em função da dimensão geográfica considerada.
50. A AdC analisará em todo o caso o mercado confinado ao Porto de Viana do Castelo.

4.3. Conclusão

51. Para efeitos da presente operação de concentração, a AdC irá analisar os mercados da movimentação de carga (fracionada e granéis sólidos) nas áreas geográficas identificadas *supra*, o mercado nacional dos agentes de navegação e o mercado dos serviços de trabalho portuário no Porto de Viana do Castelo.

5. AVALIAÇÃO JUSCONCORRENCIAL

5.1. Mercado da movimentação de carga

52. Tal como referido nos pontos 39 a 41 *supra*, a investigação de mercado que a AdC desenvolveu junto dos principais clientes das empresas de movimentação de cargas, a Novastiva e a Nogarport, sediadas no Porto de Viana do Castelo³⁴, veio evidenciar a existência de duas vertentes a analisar ao nível do impacto jusconcorrencial da operação, a concorrência intraporto (circunscrita à área de influência do Porto de Viana do Castelo) e a concorrência entre portos considerados como alternativas viáveis à movimentação de carga (fracionada e granéis sólidos) no Porto de Viana do Castelo, sendo esta última análise progressivamente alargada ao Porto de Leixões e, posteriormente, ao Porto de Aveiro.
53. Ao nível da **concorrência intraporto**, encontram-se atualmente a exercer a atividade de movimentação de carga (fracionada e de granéis sólidos) no Porto de Viana do Castelo a Notificante, através da Nogarport³⁵, e a Adquirida, através da Novastiva.
54. Com base em informação disponibilizada pela Notificante verificou-se que, em 2017, o Porto de Viana do Castelo movimentou globalmente 273,7 mil toneladas de carga fracionada (correspondente a [5-10]% do total de carga fracionada movimentada a nível nacional) e 97,4 mil toneladas de granéis sólidos (ou seja, [0-5]% do total deste tipo de carga movimentado a nível nacional).
55. Ainda segundo a Notificante, as quotas de mercado da Nogarport e da Novastiva corresponderam a [60-70]% e [30-40]%, respetivamente, na carga geral fracionada e a [70-80]% e [20-30]%, respetivamente, nos granéis sólidos, pelo que a operação de concentração se traduziria, caso o mercado correspondesse apenas ao porto de Viana do Castelo, numa *merger to monopoly*.

³⁴ A Petrogal também se encontra licenciada para operar serviços de estiva no Porto de Viana do Castelo mas apenas movimenta granéis líquidos, que não são objeto de apreciação no âmbito do presente procedimento.

³⁵ Empresa adquirida à Europac ([CONFIDENCIAL – informação sobre clientes]).

56. Da investigação de mercado desenvolvida pela AdC junto de um conjunto de clientes da Nogarport e da Novastiva, foi possível observar a existência de dois grupos distintos de clientes: (i) um grupo que, constituindo a maioria, considera a existência de concorrência entre as duas empresas, atentas as similitudes ao nível, nomeadamente, dos preços, da capacidade técnica e operacional, da proximidade, da qualidade e segurança de ambas³⁶, e (ii) um grupo menor, que evidencia a existência de características que distinguem os dois operadores portuários, conferindo-lhes diferenciação e complementaridade na sua ação.³⁷
57. Dentro das diferenças acentuadas por este último grupo de inquiridos destaca-se a impossibilidade técnica da Nogarport de movimentar determinados tipos de cargas, em concreto, granéis sólidos (caulinos, feldspatos e argilas³⁸) e carga fracionada (toros de madeira³⁹ e coils de aço⁴⁰). Refira-se, contudo, que vários dos inquiridos identificam outros portos marítimos (como os de Leixões, em alguns casos, e o de Leixões e Aveiro noutros) que, pelas suas acessibilidades, localização, proximidade e, ainda, pelas características técnicas dos equipamentos de elevação e movimentação horizontal, se afiguram como alternativos para a movimentação das suas cargas (alargando-se assim, a área de influência do Porto de Viana do Castelo ao Porto de Leixões e, em alguns casos, até ao Porto de Aveiro).
58. Refere também a Notificante que os dois operadores portuários “[...] *dedicam o grosso da sua atividade à movimentação de diferentes tipos de carga*”. Enquanto “[...] *a Nogarport tem a maioria dos seus recursos técnicos e humanos* **[CONFIDENCIAL – segredo de negócio]**”⁴¹ **[CONFIDENCIAL – segredo de negócio]**⁴², “[...] *a Novastiva dedica-se essencialmente* **[CONFIDENCIAL – segredo de negócio]**”⁴³. “*Isto não significava, [porém], que a Nogarport e a Novastiva não disponham dos recursos técnicos e humanos para proceder à movimentação de outros tipos de carga*”⁴⁴. “*Significa, apenas, que neste momento, e no Porto de Viana de Castelo, cada uma destas empresas está direcionada para a movimentação de cargas diferentes*”.
59. Recorde-se que as atividades da Nogarport direcionadas para um determinado tipo de carga pode estar associada ao facto de esta empresa ter resultado da aquisição da Europac Logistics, Lda., pelo Grupo Servinoga ao grupo Europac, **[CONFIDENCIAL – informação sobre clientes]**. Também ao nível dos granéis sólidos, a Nogarport **[CONFIDENCIAL – informação sobre clientes]**.
60. A especialização distinta dos dois operadores portuários é igualmente evidenciada por outro inquirido⁴⁵ que refere que: “*enquanto a Nogarport tem* **[CONFIDENCIAL – informação sobre clientes]** *clientes que representam a quase totalidade da sua atividade, a Novastiva tem a sua clientela***[CONFIDENCIAL – informação sobre clientes]**” (toros de madeira, cimento a granel, minerais/argilas e outros).

³⁶ Cf. E-AdC/2018/1506, E-AdC/2018/1410, E-AdC/2018/1421, E-AdC/2018/1478, E-AdC/2018/1506, E AdC/2018/1526.

³⁷ Recorde-se que a Nogarport resulta da aquisição da Eupopac Logistics, Lda., pelo Grupo Servinoga, ao grupo Europac, **[CONFIDENCIAL – informação sobre clientes]**.

³⁸ Cf. E-AdC/2018/1308, E-AdC/2018/1322, E-AdC/2018/1307.

³⁹ Cf. E-AdC/2018/1362.

⁴⁰ Cf. E-AdC/2018/1420.

⁴¹ **[CONFIDENCIAL – segredo de negócio]**.

⁴² **[CONFIDENCIAL – segredo de negócio]**.

⁴³ **[CONFIDENCIAL – segredo de negócio]**.

⁴⁴ Informa a Notificante que atualmente, **[CONFIDENCIAL – segredo de negócio]**.

⁴⁵ Cf. E-AdC/2018/1420.

61. Também resulta do inquérito efetuado que as duas operadoras portuárias se distinguem no que respeita “à *qualidade de meios de movimentação horizontal de carga e na segurança do trabalho e materiais, dispendo a Nogarport dos equipamentos e a Novastiva do pessoal com experiência no manuseamento da carga. Deste modo os movimentadores de carga não são considerados concorrentes, pois não se afiguram como alternativas, mas antes como complementares*”⁴⁶.
62. Desta forma, a Novastiva e a Nogarport são vistas por este grupo de clientes como empresas com características distintas, que lhes conferem diferenciação e complementaridade na sua ação.⁴⁷
63. Tal complementaridade de atividades entre a Nogarport e a Novastiva mitiga o impacto da operação no Porto de Viana do Castelo, já que a estrutura concorrencial deste mercado não se altera significativamente em virtude de não existir uma verdadeira pressão concorrencial entre as empresas objeto da concentração no Porto de Viana do Castelo.
64. Acresce que, tratando-se de atividades exercidas no âmbito de um regime de licenciamento, não existem obstáculos legais ou regulamentares significativos à entrada de novos operadores naquele porto marítimo que dispõe, segundo a Notificante, de uma taxa de ocupação (embarque/desembarque no cais) bastante reduzida, correspondendo a cerca de 20% a 25% do “slot” diário disponível.
65. Note-se ainda o poder negocial reconhecido por vários dos clientes contactados no âmbito do inquérito efetuado, resultante ou do elevado volume de carga movimentada, ou da facilidade de recurso a outros operadores alternativos em portos como o de Leixões ou Aveiro, o que neutraliza qualquer impacto significativo na concorrência que pudesse decorrer da operação em análise.
66. No que respeita à **concorrência interportos**, resultou do inquérito efetuado que, perante um aumento significativo e não transitório, das taxas cobradas pelas empresas portuárias em Viana do Castelo, a maioria das entidades contactadas ponderaria recorrer a portos alternativos, mencionado, contudo que, sendo o preço um parâmetro importante não seria o único fator decisivo na tomada da decisão.⁴⁸
67. Como portos alternativos ao Porto de Viana do Castelo, pelas suas acessibilidades, localização, proximidade e sobretudo pelas características técnicas dos equipamentos alternativos para a movimentação das respetivas cargas, os inquiridos indicaram o Porto de Leixões, podendo para uns esta área de influência ser igualmente alargada ao Porto de Aveiro, ou ainda (mas em menor escala), ao Porto da Figueira da Foz.
68. De acordo com a informação prestada pela Notificante as quotas agregadas das partes, em 2017, nas diferentes áreas de influência consideradas, foram as seguintes:

⁴⁶ Cf. E-AdC/2018/1506.

⁴⁷ Recorde-se que a Nogarport resulta da aquisição da Eupopac Logistics, Lda., pelo Grupo Servinoga, ao grupo Europac, [**CONFIDENCIAL – informação sobre clientes**], ao nível da carga fracionada (através da movimentação de bobines de papel kraft).

⁴⁸ Cf. E-AdC/2018/1526; E-AdC/2018/1407; E-AdC/2018/1421; E-AdC/2018/1308; E-AdC/2018/1322; E-AdC/2018/1307; E-AdC/2018/1506; E-AdC/2018/1478.

Tabela 3 – Quotas agregadas das Partes no ano de 2017

<i>Áreas de influência</i>	Carga Fracionada	Granéis Sólidos
Viana do Castelo e Leixões	[10-20]%	[0-5]%
Viana do Castelo, Leixões e Aveiro	[10-20]%	[0-5]%
Viana do Castelo, Leixões, Aveiro e Figueira da Foz	[5-10]%	[0-5]%

Fonte: Notificante.

69. Face às quotas de mercado observadas em cada um dos possíveis cenários geográficos identificados, a AdC conclui que a operação de concentração não é suscetível de criar entraves significativos à concorrência efetiva nos mercados da movimentação de carga (fracionada e granéis sólidos), em qualquer das áreas de influência a relevar na operação.
70. Mesmo que o mercado geográfico relevante correspondesse apenas ao Porto de Viana do Castelo, importaria ter presente que, de acordo com a investigação de mercado efetuada, os dois operadores não constituiriam concorrentes relevantes entre si, sendo, para a maioria dos inquiridos, considerados como operadores complementares em termos de oferta e da especialização de serviços.

5.2. Mercado da prestação de serviços de agentes de navegação

71. Conforme resulta do ponto 12 *supra*, verifica-se uma sobreposição de atividades da Nogarport e da Agilima no mercado dos serviços de agentes de navegação.
72. Segundo a Notificante, a dimensão total deste mercado (apurada por referência ao número de escalas efetuadas a nível nacional) foi de 9514 escalas realizadas em 2017, a que corresponderam quotas de mercado de **[0-5]%⁴⁹** e **[0-5]%** da Nogarport e da Agilima, respetivamente⁵⁰.
73. Os principais concorrentes das Partes na operação no mercado ora em análise são a Navex (**[10-20]%**), a Bensaúde (**[5-10]%**) a *Mediterranean Shipping* (**[5-10]%**) a Barwill Knudsen (**[5-10]%**) e a Pinto Basto IV (**[0-5]%**).
74. A AdC, em face da inexpressiva quota de mercado resultante da presente operação de concentração, considera não existirem efeitos horizontais geradores de quaisquer preocupações de natureza jusconcorrencial neste mercado.

5.3. Mercado da prestação de serviços de trabalho portuário

75. No Porto de Viana do Castelo a Vianaport é, atualmente, a única empresa licenciada nos termos do regime jurídico do trabalho portuário em funcionamento naquele porto.

⁴⁹ Para o cálculo da quota de mercado, a Notificante considerou as **[CONFIDENCIAL – informação sobre clientes]**.

⁵⁰ Refira-se que a Notificante, por uma questão de completude, indicou que as quotas da Nogarport e da Agilima teriam sido de **[20-30]%** e de **[5-10]%**, caso a análise tivesse incidido apenas sobre o Porto de Viana do Castelo, o que se afigura não conduzir a preocupações jusconcorrenciais atenta a estrutura concorrencial existente nesse cenário (com concorrentes como a Burmester & Stuve, a Barwill Knudsen e a Pinto Bastos IV, entre outros, como alternativas viáveis à entidade resultante da operação).

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

76. A Novastiva e a Nogarport, através da participação de 50% que cada uma detém sobre a Vianaport, estão ativas na prestação destes serviços que passarão a ser disponibilizados pela entidade resultante da operação.
77. Deste modo, a presente operação de concentração consubstancia uma alteração do tipo de controlo, passando a Nogarport a exercer um controlo exclusivo sobre a Vianaport, na qual já exercia um controlo conjunto.
78. Contudo, a alteração do controlo conjunto para exclusivo sobre a Vianaport não altera os incentivos da Notificante face àquela empresa, na medida em que a Vianaport continua legalmente sujeita à obrigação de cedência dos seus trabalhadores, de forma idêntica e não discriminatória, a todo e qualquer operador portuário que venha a atuar no Porto de Viana do Castelo.⁵¹
79. Refere a Notificante que uma recusa da Vianaport em contratar com qualquer operador portuário constituiria uma infração ao regime legal em vigor, expondo a Vianaport ao escrutínio e sanção por parte do IMT.⁵²
80. Considerando igualmente que qualquer operador que cumpra os requisitos legais⁵³ acede a este mercado, cuja estrutura concorrencial não é alterada pela presente operação, entende a AdC que a mesma não é suscetível de criar entraves significativos à concorrência no mercado da prestação de serviços de trabalho portuário.

6. CLÁUSULAS RESTRITIVAS ACESSÓRIAS

81. As partes acordaram, [**CONFIDENCIAL – segredos de negócio correspondentes a disposições contratuais**], uma obrigação de não concorrência.
82. Nos termos do 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, ainda, delimitadas pela Comunicação da Comissão relativa às restrições diretamente relacionadas e necessárias às concentrações (“Comunicação relativa às restrições acessórias”)⁵⁴.
83. Neste sentido, a AdC considera que a obrigação de não concorrência ora em apreciação pode ser entendida como uma restrição diretamente relacionada e necessária à realização da presente operação de concentração, na medida em que, estando aqui em causa a transferência de uma empresa com todos os seus ativos corpóreos e incorpóreos, *good-will* e saber-fazer, esta obrigação denota ser indispensável para garantir o valor integral dos ativos transferidos.
84. No que respeita à duração e ao âmbito geográfico da obrigação de não concorrência ora em foco, entende esta Autoridade que a mesma deve vigorar por um período máximo de três anos e na estrita medida em que se aplique ao território nacional, respetivamente.

⁵¹ Cf. Artigo 9.º n.º 1, alíneas c), d) e e) e n.º 3 do Decreto-Regulamentar n.º 2/94, de 28 de janeiro.

⁵² Decreto-Lei n.º 280/93, de 13 de agosto e artigo 9.º, n.º 3, do Decreto-Regulamentar n.º 2/94, de 28 de janeiro.

⁵³ Transversais a qualquer operador.

⁵⁴ Publicada no Jornal Oficial da União Europeia C 56, de 05.03.2005, páginas 24 e seguintes.

7. PARECER DO REGULADOR SETORIAL

85. Para efeitos do cumprimento do n.º 1 do artigo 55.º da Lei da Concorrência, a AdC solicitou o Parecer à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT)⁵⁵.
86. O Parecer da AMT foi de não oposição à operação de concentração em causa, tendo incidido, essencialmente, sobre o impacto da mesma ao nível dos utilizadores, dos contribuintes e do investimento⁵⁶:
87. Ao nível dos utilizadores/utentes a AMT referiu que:
- “Quer a Novastiva, quer a Agilima apresentavam uma **[CONFIDENCIAL – segredo de negócio relativa à situação financeira da empresa]**, o que pode comprometer os serviços prestados e a sua qualidade, sendo a aquisição por parte de um grupo internacional, financeiramente estável, uma segurança para a manutenção da prestação destes serviços no Porto de Viana do Castelo. Assim sendo, não se antevê que a Operação tenha repercussão ou conduza a qualquer preocupação relacionada com a proteção dos utilizadores/utentes destes serviços no Porto de Viana do Castelo”.*
88. Ao nível dos contribuintes a AMT destacou que:
- “ [...] A Operação em causa, pretende através do know-how e capacidade financeira do Grupo Nogar, dinamizar o Porto de Viana do Castelo. [...] o reforço da presença de empresas do Grupo Nogar, no Porto de Viana do Castelo poderá, efetivamente, trazer outra dinâmica ao porto, desonerando a APDL da necessidade de realizar investimentos adicionais, ficando estes a cargo do grupo privado. [...] Nestes termos, e tal como se disse anteriormente, comprovados estes investimentos, não se antevê que a Operação tenha repercussão ou conduza a qualquer agravamento da situação dos contribuintes.”*
89. Ao nível do Investimento a AMT referiu que:
- “ [...] A Servinoga, com a Operação prevê realizar investimentos que procurem reverter o processo de perda de competitividade do Porto de Viana do Castelo, quer ao nível das infraestruturas, quer ao nível dos meios técnicos do porto. Este investimento procura aumentar a competitividade da indústria naval, apostando nas acessibilidades marítimas (aprofundamento do canal de acesso e travessia do porto, por forma a receber navios de maior dimensão). Adicionalmente vão ser melhoradas as acessibilidades rodoviárias ao porto. [...] considerando a informação disponível, nomeadamente a natureza das atividades da Servinoga e a sua dimensão e situação financeira, a AMT não encontra indícios que antecipem que a Operação possa ter um efeito negativo ao nível do investimento no Porto de Viana do Castelo, contudo, a Notificante poderá especificar e concretizar melhor os investimentos que pretende fazer e impactos concretos que estes possam ter para o Porto em questão”.*

⁵⁵ S-AdC/201//364, de 12.02.2018.

⁵⁶ Atribuições que dispõe no âmbito do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio.

8. AUDIÊNCIA PRÉVIA

90. 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.

9. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO

91. 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 nos mercados relevantes identificados na presente decisão.

Lisboa, 27 de março 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
2.1. Empresa Adquirente.....	2
2.2. Empresas Adquiridas	3
3. NATUREZA DA OPERAÇÃO	4
4. MERCADOS RELEVANTES.....	4
4.1. Mercado do Produto Relevante	4
4.1.1. Movimentação portuária de cargas.....	4
4.1.2. Prestação de serviços de agente de navegação.....	5
4.1.3. Prestação de serviços de trabalho portuário.....	6
4.2. Mercado Geográfico Relevante	6
4.2.1. Mercados da prestação de serviços de movimentação portuária de cargas	6
4.2.2. Mercado da prestação de serviços de agente de navegação	9
4.2.3. Mercado da prestação de serviços de trabalho portuário.....	9
4.3. Conclusão	10
5. AVALIAÇÃO JUSCONCORRENCIAL.....	10
5.1. Mercado da movimentação de carga	10
5.2. Mercado da prestação de serviços de agentes de navegação	13
5.3. Mercado da prestação de serviços de trabalho portuário	13
6. CLÁUSULAS RESTRITIVAS ACESSÓRIAS	14
7. PARECER DO REGULADOR SETORIAL	15
8. AUDIÊNCIA PRÉVIA	16
9. DELIBERAÇÃO DO CONSELHO	16

Índice de Tabelas

Tabela 1 – Volume de negócios da Notificante, para os anos de 2014 a 2017	3
Tabela 2 – Volume de negócios das Adquiridas para os anos de 2015 a 2017.....	4
Tabela 3 – Quotas agregadas das Partes no ano de 2017	13