



Parecer n.º 41/AMT/2023

Operação de Concentração Ccent/2023/22 – RBIF Luxco / Euroscut Açores

(VERSÃO NÃO CONFIDENCIAL)

I. INTRODUÇÃO

1. O presente parecer é elaborado em resposta a solicitação dirigida à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) pela Autoridade da Concorrência (AdC), no âmbito da **Operação de Concentração Ccent/2023/22**, nos termos previstos no artigo 55.º, n.º 1 da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio, que estabelece o Regime Jurídico da Concorrência, na sua redação atual.
2. O parecer incide sobre a operação de concentração de empresas que consiste na aquisição, por parte da Horizon Infrastructure II Holding Company S.À.R.L e da RBIF Luxco One, do controlo conjunto sobre a Euroscut Açores – Sociedade Concessionária da Scut dos Açores, S.A., doravante designada de “Operação”.
3. O presente parecer tem por base a documentação instrutora da notificação prévia da operação de concentração de empresas que acompanhou a solicitação da AdC, bem como a informação referente aos mercados relevantes disponível na AMT, nomeadamente no respetivo Observatório da Mobilidade e dos Transportes¹.
4. O parecer está organizado do seguinte modo:
 - I. Introdução
 - II. Síntese da Operação
 - III. Apreciação
 - A. Mercados relevantes identificados pelas Notificantes
 - B. Impacto da Operação a nível concorrencial
 - C. Impacto da Operação ao nível nas Racionalidades dos Investidores, dos Utilizadores e dos Contribuintes
 - IV. Conclusões

¹ Nos casos em que foi utilizada informação de outras fontes, estas estão devidamente assinalada no local.

II. SÍNTESE DA OPERAÇÃO

5. A Operação, conforme descrita na informação disponibilizada pelas Notificantes, consiste na aquisição, por parte da Horizon Infrastructure II Holding Company S.À.R.L (Horizon) e da RBIF Luxco One (Riberrock), doravante Notificante(s) ou Adquirente(s), através de uma sociedade-veículo, a HRRL Açores, S.A., do controlo conjunto sobre a Euroscut Açores – Sociedade Concessionária da Scut dos Açores, S.A, doravante “Euroscut Açores”, onde:

5.1. A Horizon Infrastructure II Holding Company S.À.R.L é uma empresa detida por um fundo de investimento que investe em infraestruturas;

5.2. A RBIF Luxco One faz parte de um fundo de investimento europeu, que se dedica a investimentos em infraestruturas e parcerias público-privadas;

5.3. A Euroscut Açores é uma empresa de direito português que opera no setor dos transportes², à qual foi adjudicada a concessão da autoestrada³ em regime de exclusividade na Ilha de São Miguel, Portugal.

6. Segundo as Notificantes e conforme decorre da documentação disponibilizada pela AdC, a Horizon:

6.1. É detida a 100% pelo fundo de investimento Horizon Equity Partners Follow-On Fund SCSp, sediado no Luxemburgo, centrado em investimentos em infraestruturas, e, neste momento, controla empresas ativas nos setores de carregadores de veículos elétricos, energias renováveis (painéis solares), infraestruturas hospitalares e concessões municipais de gás.

6.2. É gerida pela Horizon Equity Partners Management II S.à r.l., com sede no Luxemburgo, integralmente detida pela Horizon Equity Partners S.A., com sede em Lisboa. Esta sociedade é detida por um conjunto de acionistas que, de acordo com a Notificante, não parece exercer controlo, exclusivo ou conjunto, sobre a mesma. De todo o modo, os acionistas da Horizon Equity Partners S.A. não detêm quaisquer

² Classificação constante da Notificação, embora a Euroscut Açores opere mais concretamente no setor das infraestruturas rodoviárias.

³ Embora as Notificantes refiram “autoestradas”, a concessão é de “conjuntos viários” uma vez que o objeto da concessão, para além dos lanços com duas faixas unidirecionais separadas e com duas vias cada i.e. “perfil de autoestrada”, engloba, numa extensão maioritária, lanços com apenas uma faixa bidirecional.



investimentos em atividades concorrentes ou relacionadas com as atividades da Adquirida.

7. Mais comunicam as Notificantes que, presentemente, a Horizon Equity Partners Management II S.à r.l. não gere, e a Horizon Equity Partners S.A. não exerce controlo, direto ou indireto, sobre outros investimentos no setor das infraestruturas rodoviárias, explicitando as áreas em que detêm atualmente participações.
8. Também segundo as Notificantes, a Riverrock:
 - 8.1. *É detida por um fundo de investimento, RiverRock Brownfield Infrastructure Fund I, sediado no Luxemburgo, centrado em investimentos em infraestruturas e parcerias público-privadas. Por sua vez, este é um subfundo do fundo de investimento, RiverRock Master Fund IV S.C.A., SICAV SIF, também sediado no Luxemburgo, que, para além destes investimentos em infraestruturas, também se dedica à estruturação e investimos em empréstimos, títulos de dívida, capital híbrido e locações financeiras, bem como, ao fornecimento de soluções de fundo de maneo a PME e empresas de média capitalização na Europa.*
 - 8.2. *E os fundos Riverrock são geridos pela Riverrock European Capital Partners LLP, com sede no Luxemburgo, que, por sua vez, é maioritariamente detida pela sociedade britânica CFE (UK) Ltd.*
9. Nos termos da Notificação a Riverrock, em Portugal, detém apenas uma participação minoritária, que não lhe permite ter influência no controlo, nas sociedades Ascendi Pinhal Interior - Estradas do Pinhal Interior, S.A. e Ascendi Operadora Pinhal Interior, Operação e Manutenção Rodoviária, S.A., respetivamente subconcessionária e operadoras da subconcessão do Pinhal Interior⁴.
10. Também de acordo com as Notificantes, a Euroscut Açores “*explora uma concessão de autoestrada sem custo para o utilizador. Assim sendo, aquela não estabelece relações comerciais diretas com os utilizadores da autoestrada e é, em consequência, remunerada pela entidade adjudicante por operar a concessão, correndo um risco de negócio significativamente menor. Deste modo, é discutível que a presente operação constitua uma operação de concentração*⁵. Ainda assim, tendo em conta (i) que a presente operação

⁴ Subconcessão da Infraestruturas de Portugal, S.A. que tem por objeto, em regime de portagem com cobrança exclusivamente eletrónica, a A13 entre a A23 e Condeixa e da A13-1. Esta concessão tem prazo de 30 anos, a terminar em 2040.

⁵ Neste sentido, decisão da Comissão Europeia COMP/M.7512, *Ardian/Abertis/Tunels*, §§ 7 e 8.

não atinge os limiares previstos no Regulamento n.º 139/2004⁶ para notificação à Comissão Europeia, e (ii) que a prática recente da Autoridade da Concorrência (ou “AdC”)⁷ vai no sentido de qualificar estas operações como operações de concentração, as Notificantes submetem, à cautela, o presente formulário”.

11. Em concreto, a Euroscut Açores é a concessionária de uma concessão do Governo Regional dos Açores, em regime de portagem sem cobrança aos utentes (SCUT), que teve início em 15-12-2006, com um prazo de 30 anos, terminando em 2036, tem uma extensão total de cerca de 88 km, e em que apenas cerca de 31 km têm “perfil de autoestrada” i.e. duas faixas unidireccionais separadas e com duas vias cada. O mapa da concessão consta da figura seguinte.



12. O TMDA global da concessão em 2021 foi de aproximadamente 10 mil veículos dia mas com diferenças significativas entre os diversos lanços, tendo aumentado para cerca de 11 mil veículos⁸ em 2022.
13. A sociedade concessionária mantém, desde a sua constituição uma estrutura acionista estável, sendo controlada pela Cintra Infraestructuras, S.E.U. 89,2%, sendo complementada por um conjunto de quatro pequenos acionistas, todos com participações iguais e que à data inicial correspondiam a quatro empresas de construção civil nacionais e que atualmente são: **[CONFIDENCIAL]**

⁶ Regulamento (CE) n.º 139/2004 do Conselho, de 20 de janeiro de 2004, relativo ao controlo das concentrações de empresas ("Regulamento das concentrações comunitárias"), JO L 24, 29.1.2004, p. 1-22.

⁷ Por exemplo, decisão de 23.06.2016, Ccent. 21/2016 – *Fundo Meridiam/Norscut*, para. 2, decisão de 13.10.2020, Ccent. 27/2020 – *GVIA Inversões Portugal/SDI*Operadora DI*, para. 2, e decisão de 09.02.2021, Ccent. 4/2021 – *Vauban / SPER*Planestrada*.

⁸ Ferrovial Integrated Annual Report 2022



14. Os estatutos da sociedade não impõem restrições aos direitos de voto, pelo que o controlo da Cintra Infraestructuras, S.E.U. sobre a sociedade é efetivo.
15. O Contrato de Concessão regula o objeto social e a alienação e a transmissão de ações da sociedade, estabelecendo⁹ que a sociedade concessionária tem como objecto social exclusivo o exercício das atividades integradas na Concessão e tem de manter a forma de sociedade anónima regulada pela lei portuguesa, e que a alienação e a transmissão de ações carecem de autorização do Concedente¹⁰ (Governo Regional dos Açores).
16. Considerando o exposto, a Operação implicará a aquisição (indireta) pelas Horizon e Riverrock, através da HRRL Açores, do controlo exclusivo da Euroscut Açores, não sendo reportadas no formulário de notificação outras alterações na estrutura acionista e de controlo associadas à Operação.
17. A Notificação refere que a Horizon e Riverrock se encontram ainda a negociar o acordo parassocial, mas todos os aspetos essenciais para a determinação do controlo da nova sociedade e consequentemente da Concessionária se encontram decididos de forma definitiva e expressos no *Term Sheet* anexo à Notificação.
18. [CONFIDENCIAL]

⁹ Situação semelhante ocorre nas concessões rodoviárias no continente.

¹⁰ Desconhece-se se esta autorização foi requerida e/ou concedida, mas tal não interfere com a análise e Parecer da AMT que tem um âmbito diferente.

III. REGULAÇÃO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTE

III.1. Análise dos Mercados Relevantes da Mobilidade

19. As Notificantes identificam para Portugal a AMT como autoridade reguladora competente, o que se considera justificável, na medida em que particularmente a atividade da Adquirida, bem como de uma das Adquirentes no nosso país, apesar de neste caso com um participação minoritária, inserem-se no âmbito do ecossistema da mobilidade e dos transportes, concretamente de exploração de infraestruturas rodoviárias.
20. Neste enquadramento, o presente parecer da AMT incide especificamente sobre eventuais questões que se possam colocar em resultado da operação de concentração projetada nos mercados relevantes da mobilidade e dos transportes, e que são objeto da regulação desta autoridade, em particular, e tal como identificado pelas Notificantes, nos mercados da exploração de concessões de infraestruturas de transporte (autoestradas) e da adjudicação das concessões de autoestradas.
21. Efetivamente, fazendo referência à prática decisória da AdC, e no que respeita ao **mercado do produto relevante**, identificam os seguintes mercados relevantes em que a Operação poderia ter impacto:
- “(i) o mercado da exploração de concessões de infraestruturas de transporte (autoestradas),*
 - (ii) o mercado da adjudicação de concessões de autoestradas.*
22. Logo no que se refere ao primeiro, o mercado da exploração de concessões de infraestruturas de transporte (autoestradas), entende que a análise das dimensões geográfica e do produto do mercado relevante podem ser tratadas em simultâneo, e que *“sem prejuízo de a exata delimitação do mercado relevante poder ser deixada em aberto¹¹, tendo em conta a ausência de sobreposição das atividades das empresas em causa, é entendimento das Notificantes que o mercado do produto e geográfico relevante pode ser mais amplo. No que toca ao primeiro aspeto, pode ser discutido se outro tipo de infraestruturas rodoviárias e ferroviárias, que possam ser consideradas substituíveis pelo*

¹¹ No mesmo sentido, v.g., decisão de 10.11.2020, Ccent. 36/2020 - *DIF Management/Algarve*AENL*, para. 6; decisão de 09.05.2019, Ccent. 10/2019 - *SVP / AEDL*, para. 9; decisão de 20.01.17, Ccent. 64/2016 - *Global Via / Grupo Scutvias*Grupo Transmontana*, para 11; decisão de 07.06.2016, Ccent. 36/2016 - *LUSOVIA / ATIVOS DO GRUPO ASCENDI*, para. 26, entre outras.

utilizador, pode fazer parte do mesmo mercado relevante. Quanto à dimensão geográfica, esta pode corresponder, pelo menos, à área da concessão“.

23. Quanto ao mercado da adjudicação de concessões de autoestradas, é entendimento das Notificantes que *“dado que não se verifica sobreposição horizontal de atividades entre as empresas em causa, nem as Notificantes atuam, direta ou indiretamente, em mercados conexos ou vizinhos dos mercados nos quais opera a Adquirida, entendem as Notificantes que a exata delimitação dos mercados relevantes pode ser deixada em aberto”¹².*
24. Relativamente à **delimitação do mercado geográfico Relevante**, e para além do considerado no ponto 22 supra, também neste caso as Notificantes expressam que *“Dado que não há sobreposição horizontal de atividades entre as empresas em causa, nem as Notificantes atuam, direta ou indiretamente, em mercados conexos ou vizinhos dos mercados em que opera a Adquirida, o entendimento das Notificantes é que a exata delimitação dos mercados relevantes pode ser deixada em aberto”¹³.*
25. Quanto aos mercados relacionados, as Notificantes informam que para além da, já mencionada, participação minoritária sem influência no controlo da sociedade Ascendi Pinhal Interior, não se encontram ativas em qualquer mercado relacionado.
26. Neste âmbito, a AMT não se opõe ao entendimento das Notificantes de que a exata definição dos mercados de produto e geográfico relevantes pode ser deixada em aberto.

III.2. Impacto da Operação a nível concorrencial

27. A respeito dos mercados relevantes identificados pelas Notificantes, é de assinalar que a prática decisória da Comissão Europeia e da AdC tem efetivamente distinguido dois mercados de produto/serviços distintos, no que concerne às concessões do setor rodoviário¹⁴:

¹² Ver, por exemplo, decisão de 09.05.2019, Ccent. 10/2019 - SVP / AEDL, para. 9; decisão de 31.01.2018, Ccent. 03/2018 - ROADIS / AEO, paras. 4 e 5; decisão de 23.06.2016, Ccent. 21/2016 - Fundo Meridiam / Norscut, paras. 7, 8 e 15; decisão de 19.06.18, Ccent. 29/2008 – Fundo Meridiam/Norscut, paras. 34-37.

¹³ Decisão de 09.02.2021, Ccent. 4/2021 - Vauban / SPER*Planestrada, para. 9.

¹⁴ A título exemplificativo refiram-se as Decisões Ccent. 29/2008 (Mota-Engil / ESConcessões / Ascendi) e Ccent. 22/2005 (Brisa/ AEA/AEO) e as decisões da Comissão Europeia nos casos COMP/M.4687 – Sacyr/Eiffage, considerando 26, COMP/M.4249 – Abertis/Autostrade, considerando 15 e seguintes; e M.4087 – Eiffage/Macquarie/APRR, considerando 9 e seguintes.

- a) Mercado de adjudicação de concessões de autoestradas: mercado em que a procura é constituída pelo Estado e outras entidades públicas, enquanto promotores de concursos públicos para a concessão da construção, conservação e exploração de autoestradas, e a oferta é constituída por consórcios de empresas que concorrem a semelhantes concursos públicos.

Em termos de delimitação geográfica, a Comissão Europeia considerou já que este mercado corresponderia provavelmente ao Espaço Económico Europeu (EEE), embora a possibilidade de existência de um mercado de âmbito nacional tenha sido deixada em aberto¹⁵, sendo que a AdC tem também por vezes deixado em aberto a delimitação geográfica específica deste mercado.

- b) Mercado da exploração de vias rodoviárias¹⁶: mercado que consiste na disponibilização de infraestruturas de transporte rodoviário, permitindo a deslocação rápida entre dois pontos geográficos distintos. O âmbito geográfico do mercado da exploração das autoestradas é em princípio determinado por referência ao ponto de origem / ponto de destino, constituindo cada percurso um mercado geográfico autónomo¹⁷.

28. Considerando a prática decisória da Comissão Europeia e da AdC nesta matéria, a AMT não se opõe a que sejam identificados como relevantes os mercados propostos pelas Notificantes.

29. Efetivamente a quota de mercado da Scut dos Açores no quadro geral das concessões de infraestruturas rodoviárias em Portugal é reduzido em qualquer que seja a vertente considerada, uma vez que em termos de extensão é uma das menores concessões¹⁸, com aproximadamente 88 km dos quais apenas 31 km são em perfil de autoestrada, representando aproximadamente 2,4% e 1,1% da extensão, respetivamente, de vias

¹⁵ Cf. caso COMP/M.4687 – Sacry Vallehermoso/Eiffage, § 27.

¹⁶ Embora em regra seja normalmente considerado o Mercado da exploração de autoestradas, a mais recente prática e ainda mais concretamente no caso da concessão Scut dos Açores, a extensão de estrada concessionada com 1x2 vias é superior à extensão de autoestradas concessionadas.

¹⁷ Sem prejuízo de haver situações em que, também de acordo com a prática decisória da AdC, poderá ser importante avaliar se, do ponto de vista da procura, percursos em autoestrada com determinado ponto de origem/ponto de destino constituem mercados autónomos ou se, pelo contrário, o mercado deve corresponder ao trajeto integral em autoestrada e seus percursos intermédios, independentemente do ponto de origem e ponto de destino.

¹⁸ A concessão com menor extensão é a da Grande Lisboa com aproximadamente de 23 km, que integra apenas a autoestrada A16.

concessionadas e autoestradas concessionadas a entidades privadas¹⁹. O quadro seguinte apresenta as extensões e valores de tráfego referentes a 2021.

Via	E-S	E-NS	E-N	ER3-1	Total
extensão km 1x2 vias	6		41,3	9,3	57
extensão km 2x2 vias	24	6,9			31
extensão total	30	6,9	41,3	9,3	88
TMDA (*10 ³)	17,9	7,9	4,2	12,2	---

Fonte: Anuário APCAP 2021

30. Já a subconcessão do Pinhal Interior onde a Riverrock comunica deter uma participação minoritária sem capacidade de influenciar o governo da sociedade constitui uma subconcessão da IP, S.A., também reduzida extensão – 92,4 km – mas integralmente constituídos por autoestradas e um TMDA na ordem dos 5500 veículos/dia.

31. Tendo presentes estes mercados, a Operação não parece de molde a suscitar preocupações jusconcorrenciais, tendo em conta, designadamente, que:

- (i) No mercado nacional de adjudicação da exploração de autoestradas (ou outras vias rodoviárias) em regime de concessão a Horizon não está atualmente presente e no que se refere à Riverrock a sua presença no mercado nacional é muito reduzida conforme anteriormente referido.
- (ii) No que respeita ao mercado da adjudicação da exploração de autoestradas em regime de concessão no EEE, exceto Portugal, a informação prestada pela Horizon indica não deter qualquer participação e a Riverrock embora não apresente informação detalhada, declara que *“o universo de empresas geridas pelos vários fundos RiverRock não controla quaisquer empresas com volume de negócios em Portugal. Como tal, o volume de negócios da Notificante neste país é 0. Deste modo, aquele universo não desenvolve qualquer atividade relacionada com a atividade da Adquirida, neste país”*, requerendo, nos termos do artigo 45, n.º 3, da Lei 19/2012, dispensa de apresentação dessa informação, por entender não se revelar essencial para que se inicie a instrução do procedimento, assinalando-se que o volume de negócios da Riverrock indicado para o EEE apresenta um valor compatível com aquela assunção pelo que não havendo oposição da AdC, também a AMT não obsta à sua aceitação.

¹⁹ Incluem-se as vias subconcessionadas pela Infraestruturas de Portugal, S.A. e exclui-se a rede rodoviária explorada diretamente pela mesma IP, S.A., bem com a restante rede das Regiões Autónomas. Trata-se de uma simplificação que não altera de modo significativo o resultado da análise.

32. Releva também o facto de as Notificantes não atuarem²⁰ em mercados relacionados ou vizinhos da Adquirida, não sendo por isso, suscetível de criar entraves significativos à concorrência efetiva no mercado nacional ou numa parte substancial deste.
33. Aliás, considerando, hipoteticamente, como mercado relevante apenas a Região Autónoma dos Açores, mercado de reduzida dimensão onde esta concessão se constitui como única, não haverá alteração do mercado uma vez que haverá apenas a transferência do controlo da sociedade concessionária, e, conseqüentemente, sem qualquer impacto jusconcorrencial.

III.3. Impacto da Operação ao nível nas Racionalidades dos Investidores, dos Utilizadores e dos Contribuintes

34. A AMT, no desenvolvimento da sua missão enquanto regulador económico independente com jurisdição no ecossistema da mobilidade e dos transportes, nos termos da Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto (Lei-Quadro das Entidades Reguladoras), e dos seus Estatutos, aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, na sua redação atual, adota uma prática regulatória visando a promoção e defesa do interesse público de uma mobilidade inclusiva, eficiente e sustentável, enquanto direito fundamental, em conformidade com os preceitos constitucionais, e com base num quadro regulatório não intrusivo, mas baseado em regras claras, convincentes, consequentes e estáveis, conjugando da melhor forma possível o binómio custo-benefício.
35. Neste contexto, compete à AMT zelar pelo cumprimento do quadro legal aplicável às atividades reguladas, promovendo igualmente o investimento produtivo, seja ele público ou privado, que exerça um papel estruturante no crescimento da economia em geral, e particularmente no ecossistema que regula, num contexto de mercado concorrencial, sem restrições nem distorções, e balanceando, numa perspetiva dinâmica e resiliente, as Racionalidades dos Investidores, dos Utilizadores e dos Contribuintes, pelo que, para além da avaliação jus concorrencial anterior, são também analisados nos pontos seguintes os aspetos mais relevantes associados a cada uma dessas Racionalidades.
36. Assim, considerando a informação disponível, nomeadamente a natureza das atividades das Adquirentes, a Horizon e a Riverrock e a sua dimensão, a ainda a diminuta quota de mercado que o conjunto dos atores envolvidos nesta operação de concentração apresenta

²⁰ Para além da participação minoritária da Riverrock na subconcessão do Pinhal Interior

no mercados das concessões de infraestruturas rodoviárias, não se identificam indícios de que a Operação possa ter um efeito negativo ao nível da Racionalidade dos Investidores, concretamente nas infraestruturas rodoviárias em Portugal.

37. [CONFIDENCIAL]

38. [CONFIDENCIAL]

39. No que se relaciona à Racionalidade dos Utilizadores, importa considerar que as atividades exercidas pela Adquirida estão relacionadas com a disponibilização de infraestrutura rodoviária nos troços objeto da concessão e nas condições fixadas no respetivo Contrato de Concessão.

39.1. Efetivamente as vias em questão são exploradas pela Euroscut Açores através de um contrato de concessão, celebrado com o Governo Regional dos Açores em 2006, que detalha as obrigações da concessionária no que se refere às condições de disponibilidade das vias, assistência aos utentes, manutenção e outros fatores com impacto nos utilizadores, assim como releva também legislação e regulamentação relacionada com as infraestruturas rodoviárias.

39.2. Poder-se-ia colocar em causa experiência das adquirentes na atividade de exploração de infraestruturas rodoviárias, o que contudo, para além da não relevância concorrencial, também não afigura ser de molde a colocar em causa a operação, uma vez que é do seu interesse a valorização do ativo a adquirir e se mantêm inalteradas toas as condições contratuais vigentes.

39.3. Assim e conforme resulta do exposto, a Operação em causa consiste na mera alteração da estrutura de controlo da Adquirida, sem alterações ao Contrato de Concessão, pelo que não se anteveem inconvenientes relacionadas com a proteção dos utilizadores, até porque o Governo Regional dos Açores, enquanto concedente, manterá todas as competências para garantir e o cabal cumprimento do contrato celebrado e em particular aquilatar do cumprimento das obrigações de qualidade relacionadas com a disponibilidade das vias.

40. Relativamente à Racionalidade dos Contribuintes, concretamente no que concerne à despesa pública ou receita fiscal, a operação de concentração projetada não se perspetiva que tenha qualquer impacto uma vez que não são alteradas as condições em que a atividade da concessionária se desenvolve.

IV – CONCLUSÕES

41. Do que antecede retiram-se as seguintes conclusões:

- 41.1. A Operação implica a transferência do controlo da Euroscut Açores da Cintra Infraestructuras, S.E.U., para a Horizon e a Riverrock, através de uma sociedade-veículo, a HRRL Açores, S.A.;
- 41.2. A Horizon não gere outros investimentos no setor das infraestruturas rodoviárias, e a Riverrock, neste setor, detém apenas uma participação minoritária na Ascendi Pinhal Interior, concessionária e operadora, sem capacidade de influenciar o controlo das sociedades;
- 41.3. Por sua vez, a conjeturável inexperiência das Adquirentes, para além da não relevância concorrencial, também não afigura ser de molde a colocar em causa a operação, uma vez que é do seu interesse a valorização do ativo adquirido e se mantêm inalteradas todas as condições contratuais vigentes;
- 41.4. A concessão Scut dos Açores detém, ao nível nacional, uma quota de mercado muito baixa, qualquer que seja o mercado relevante – produto ou geográfico – considerado;
- 41.5. A hipotética circunscrição do mercado à Região pode ser desconsiderado uma vez que, por um lado, o espaço geográfico não perspetiva qualquer desenvolvimento nesse âmbito e corredores concorrentes e, por outro lado, as limitações contratuais da concessionária em matérias relacionadas com atividades exteriores à concessão se mantêm.
- 41.6. Finalmente, não se antecipa que a Operação possa ter um impacto negativo ao nível das Racionalidades dos Utilizadores e dos Contribuintes, uma vez que não há qualquer alteração ao Contrato de Concessão e conseqüentemente às obrigações nele estabelecidas para a concessionária, não havendo, pela mesma razão alteração à despesa pública ou receita fiscal e porque a natureza das atividades das Adquirentes e a sua dimensão, e ainda a diminuta quota de mercado que o conjunto dos atores envolvidos nesta operação de concentração apresenta no mercado das concessões de infraestruturas rodoviárias, não se identificam indícios de que a Operação possa ter um efeito negativo ao nível do investimento nas infraestruturas rodoviárias em Portugal e mesmo na Região autónoma dos Açores.



42. Face ao que ficou atrás exposto, o parecer da AMT, na perspetiva do n.º 1 do artigo 55.º da Regime Jurídico da Concorrência, é de não oposição à operação de concentração em causa.

Lisboa, 7 de julho de 2023