

PARECER N.º 65/AMT/2025

Operação de Concentração n.º 2025/60 – BOLUDA / REMOLCANOSA

Versão Não Confidencial

I. INTRODUÇÃO

1. O presente Parecer é elaborado em resposta a solicitação feita à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), pela Autoridade da Concorrência (AdC), no âmbito da **Operação de Concentração n.º 2025/60**, nos termos previstos no n.º 1 do artigo 55.º da Lei n.º 19/2002, de 8 de maio, que aprovou o regime jurídico da concorrência, na sua redação atual.
2. O parecer incide sobre a operação de concentração de empresas que consiste na **aquisição**, pela sociedade de direito luxemburguês **BT LUXEMBOURG II, S.À R.L (BT LUXEMBOURG)**, ou seja, a “**Adquirente**” e “**Notificante**”, integrada no **Grupo Boluda**, da **integralidade do capital social**, e **controlo exclusivo**, da sociedade **Remolcanosa Portugal – Serviços Marítimos S.A. (Remolcanosa Portugal)**, bem como as participações sociais das suas **subsidiárias**, conjuntamente designadas por “**Adquirida**”.

As subsidiárias em causa são as seguintes:

- **Reboport – Sociedade Portuguesa de Reboques Marítimos, S.A. (Reboport);**
 - **Tinita – Transportes e Reboques Marítimos, S.A. (Tinita);**
 - **Multisub – Serviços de Mergulho Profissional, S.A. (Multisub);**
 - **Rebonave – Reboques e Assistência Naval, S.A. (Rebonave); e**
 - **Gironave – Indústrias Metalomecânicas, Lda. (Gironave).**
3. O presente parecer está sistematizado do seguinte modo:
 - I. Introdução
 - II. Descrição da Operação
 - III. Regulação da Mobilidade e dos Transportes
 - III.1. Considerações Gerais

III.2. Análise dos Mercados Relevantes da Mobilidade

III.2.1. Delimitação do Mercado do Produto Relevante

III.2.2. Delimitação do Mercado Geográfico Relevante

III.2.3. Mercados Relacionados

III.3. Impacto da Operação nas Dimensões dos Investidores, dos Profissionais/Utilizadores/Consumidores e dos Contribuintes

IV. Conclusões

II. DESCRIÇÃO DA OPERAÇÃO

4. A operação de concentração em causa consiste na aquisição, pela BT LUXEMBOURG, do **Grupo Boluda (Boluda)**, da integralidade do capital social da **Remolcanosa Portugal**, incluindo as suas subsidiárias (**Reboport, Tinita, Rebonave, Multisub e Gironave**), e, consequentemente, do seu controlo exclusivo.

4.1. Os vendedores são os seguintes:

- A sociedade de direito espanhol Grupo Nossa Terra 21, S.A. (GNT), que é titular de 472 939 ações, representativas de 98,953013% do capital social da Remolcanosa Portugal; e
- Sociedade espanhola Remolcanosa Remolcadores. S.A. (RRNT), detentora de 10 000 ações, representativas de 10% do capital social da Tinita.

4.2. [CONFIDENCIAL]

- 4.3. Ao adquirir 98,953013% do capital social Remolcanosa Portugal à sociedade GNT, a Adquirente obtém o controlo exclusivo dessa percentagem na sociedade referida, bem como das participações sociais das suas subsidiárias, o que lhe dará o controlo exclusivo das mesmas.

- 4.4. A adquirente celebrou contratos de promessa de compra e venda das ações dos acionistas minoritários das sociedades adquiridas, os quais estão diretamente dependentes da conclusão do contrato principal (aquisição da Remolcanosa Portugal) para que produzam efeitos jurídicos na sua totalidade, sendo que este

contrato principal está sujeito a uma condição suspensiva, associada à aprovação da transação da AdC.

5. A Notificante, BT LUXEMBOURG, integrada no Boluda, encontra-se registada sob o número de identificação fiscal B296646, no Luxemburgo, **[CONFIDENCIAL]**.

5.1. A Boluda encontra-se estruturada nas duas seguintes divisões estratégicas:

- *Boluda Towage*, dedicada à prestação de serviços de reboque marítimo; e
- *Boluda Shipping*, centrada no transporte marítimo e terrestre, bem como na logística portuária.

5.2. No contexto específico dos serviços de reboque, abrange as componentes de reboque portuário, costeiro e *offshore*, bem como de salvamento marítimo, sendo, de acordo com a Notificação, um dos principais operadores mundiais no setor, concretamente o líder em Espanha e o segundo a nível internacional, com uma frota de mais de 300 rebocadores, operando nos principais portos da Europa, África, América Latina e Oceano Índico.

5.3. Nas componentes do transporte marítimo e logística portuária, opera em seis terminais marítimos localizados nas Canárias, Galiza e Andaluzia, bem como explora linhas marítimas regulares que ligam a Península Ibérica às Canárias, Baleares, Itália, Norte da Europa, Costa Ocidental de África e Cabo Verde, disponibilizando ainda serviços de logística multimodal na América Latina, bem como serviços especializados de seguros marítimos.

5.4. O Boluda está atualmente presente em Portugal, concretamente:

- No reboque marítimo, prestando serviços no Terminal XXI do porto de Sines;
- Na componente de transporte marítimo, operando uma linha regular de transporte de contentores integrada na rota: Santander – Villagarcía – **Leixões** – Las Palmas – Tenerife – Cádiz – **Setúbal** – Villa garcía – Santander;
- Através da sociedade de direito suíço (da Boluda), Medtuga, S.A. que detém uma participação de 50% do capital social da Pioneiro do Rio Sines, Lda., a qual presta serviços de amarração no mencionado Terminal XXI, sendo que a Boluda exerce controlo conjunto sobre esta última sociedade, com a Pioneiro do Rio, Serviços Marítimos, Lda. que detém os restantes 50% do capital social.

6. A Adquirida, Remolcanosa Portugal, registada sob o NIPC 503268550, incluindo as suas subsidiárias – Tinita, Reboport, Rebonave, Multisub e Gironave, encontra-se ativa no setor dos serviços marítimo-portuários.

6.1. Opera principalmente nas seguintes áreas:

- Serviço marítimos de reboque;
- Serviços marítimos com navios, nomeadamente tráfego marítimo, fluvial e costeiro, bem como operações de salvamento;
- Serviços de amarração;
- Serviços de mergulho profissional, prestados de forma residual e exclusivamente através da subsidiária Multisub; e
- Serviços de reparação naval, de forma residual e com forte pendor intra-grupo, prestados através da subsidiária Gironave.

6.2. Os Códigos de Atividade Económica (CAE – Rev. 3) associados são os seguintes:

- CAE 5220 – Atividade auxiliares dos transportes por água;
- CAE 71120 (Rev. 4) – Atividades de engenharia e técnicas afins, referente apenas à Multisub; e
- CAE 25620 (Rev. 4) – Atividades de mecânica geral, comente no caso da Gironave.

7. [CONFIDENCIAL]

III. REGULAÇÃO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES

III.1. Considerações Gerais

8. Na Notificação é identificada a AMT como entidade reguladora competente no contexto dos serviços de reboque marítimo, os quais são exercidos, nomeadamente em Portugal, quer pela Adquirente, quer pela Adquirida, pelo que é consentâneo com a intervenção regulatória e de supervisão desta autoridade, nos termos dos seus estatutos, aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, na sua redação atual.

9. 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, principalmente, no que reporta a aspetos com maior significado em termos de promoção e defesa da concorrência e do cumprimento do enquadramento legal aplicável nacional, da União Europeia (UE) e internacional, principalmente no âmbito da atividade de reboque marítimo, mas sem ignorar que ambas as partes envolvidas na operação também exercem outras atividades igualmente inseridas nos setores regulados pela AMT, como sejam, designadamente, de transporte e outros serviços marítimos, bem como de amarração de navios nos portos.
10. Para além dessas atribuições da AMT, designadamente no âmbito das alíneas a) e q) do n.º 1 do artigo 5.º dos estatutos desta autoridade, relevam também, e em particular, suas atribuições em matéria dos portos comerciais e dos transportes marítimos e por vias navegáveis interiores, no contexto do n.º 4 do mesmo artigo dos referidos estatutos.

III.2. Análise dos Mercados Relevantes de Mobilidade

11. Tal como identificado pela Notificante, a AMT corrobora a classificação desta operação de concentração como apresentando uma natureza horizontal, sendo o mercado concorrencial fundamental no âmbito da presente análise o do serviço de reboque marítimo em Portugal, em particular no contexto dos portos comerciais do continente.
12. Neste mercado, releva o Decreto-Lei n.º 75/2001, de 27 de fevereiro, que regula o exercício da atividade de reboque de embarcações nos portos nacionais, o qual estabelece a possibilidade deste serviço, considerado pelo diploma de interesse público, poder ser prestado por três regimes distintos: (i) Diretamente pela autoridade portuária; (ii) por licenciamento; ou (iii) através de concessão a empresas privadas, competindo à autoridade portuária a escolha do regime que melhor se adegue à situação concreta de cada porto.
- 12.1. No caso deste serviço de reboque ser prestado na modalidade de licenciamento, o mesmo pode ser prestado por pessoas singulares ou coletivas que incluam esta atividade no seu objeto social, disponham de um responsável técnico com experiência adequada e tendo prestado caução nos termos do mencionado diploma, sendo a licença habilitante emitida pela autoridade portuária e válida por

uma ano, podendo ser renovada por iguais períodos, a pedido dos interessados que satisfaçam os requisitos exigidos para o licenciamento.

12.2. Os operadores de reboque não podem recusar-se a prestar serviços de reboque que lhes sejam requeridos, salvo por razões de segurança de pessoas, de equipamentos ou da própria operação de reboque.

12.3. No caso da concessão, esta deve ser atribuída mediante contrato administrativo, precedido de concurso público, procedimento por negociação com publicação de anúncio ou concurso limitado por prévia qualificação, podendo concorrer as entidades que satisfaçam as condições exigidas no respetivo procedimento, sendo que o prazo da concessão não pode exceder 10 anos e será fixado tendo em conta os investimentos efetuados.

13. Por sua vez, no caso específico do porto de Sines, o Decreto-Lei n.º 262/2000, de 18 de outubro, autoriza a APS – Administração dos Portos de Sines e do Algarve, S.A. (à altura, apenas Administração do Porto de Sines, S.A.) a concessionar a prestação do serviço público de reboque e de amarração de navios que carreguem, descarreguem ou transportem mercadorias perigosas a granel.

14. O serviço de reboque de navios nos portos tem sido prestado diretamente pela Administração Portuária no porto de Leixões, por concessão nos portos de Sines e de Aveiro e através de licenciamento nos demais portos do continente, sem prejuízo de, no caso de Sines, essa figura de concessão apenas se aplique aos navios que carreguem, descarreguem ou transportem mercadorias perigosas.

Daí a referência já mencionada da Notificação a que, no Terminal XXI do porto de Sines, que opera contentores, estar a prestar o serviço de reboques uma empresa da Boluda (Boluda Towage Portugal, S.A.), neste caso por licenciamento.

III.2.1. Delimitação do Mercado do Produto Relevante

15. À luz das orientações da Comunicação da Comissão Europeia (CE) sobre a definição do mercado relevante para efeitos do direito da UE da concorrência, o mercado do produto/serviço relevante compreende todos os produtos/serviços considerados permutáveis ou substituíveis pelo consumidor devido às suas características, preços e utilização pretendida.

16. Simultaneamente, concorre da prática decisória da AdC, em sede de procedimento de controlo de operações de concentração, que a definição dos mercados relevantes deve fazer-se por referência às atividades desenvolvidas pela empresa ou ativos a adquirir, ou seja, nesta operação de concentração, a Remolcanosa Portugal, com foco principal de atividade no serviço de reboque marítimo, em particular no contexto dos portos comerciais do continente, relevando particularmente as subsidiárias Tinita, Reboport e Rebonave.

17. Nos termos da Notificação apresentada à AdC, será de assinalar o seguinte:

17.1. *“A Adquirida desenvolve a sua atividade, essencialmente, nos seguintes mercados:*

(i) prestação de serviços de reboque e emergência a navios (incluindo navios porta-contentores, graneleiros e de cruzeiro);

(ii) prestação de serviços de amarração portuária.

Adicionalmente, através da sociedade Rebonave, a Adquirida:

(iii) prestação de serviços de reboque oceânico, abrangendo operações em alto-mar e salvamento marítimo.”.

17.2. *“Integram ainda o perímetro da Adquirida duas sociedades cuja atividade se desenvolve noutros mercados, mas que, no contexto global da Adquirida, têm um peso económico residual:*

(iv) Multisub, vocacionada para o mergulho profissional, presta serviços altamente técnicos e especializados, tais como inspeções subaquáticas, intervenções em estruturas submersas e apoio a obras marítimas.

(v) Gironave, cuja atividade se centra na manutenção e reparação de equipamentos, prestando essencialmente serviços intra-grupo.”.

17.3. *“A faturação e quotas de mercado (sempre abaixo de 5%) nos mercados referidos em (iii), (iv) e (v) são residuais, não dispondo as Participantes de informação mais detalhada sobre os mesmos.”.*

17.4. *“Tendo em conta a atividade desenvolvida pela Adquirida e a prática decisória consolidada da Autoridade da Concorrência, considera-se relevante, para efeitos da presente análise, o mercado da prestação de serviços de reboque e emergência a embarcações. Neste sentido, veja-se, entre outras, as decisões da*

AdC nos processos: (i) Ccent. 26/2005 – Svitzer Lisboa / Lisbon Tugs; (ii) Ccent. 22/2019 – Pioneiro do Rio / Svitzer Portugal; (iii) Ccent. 61/2019 – ETF / Portugs; e (iv) Ccent. 47/2023 – Pioneiro do Rio / Portugs, referindo-se os serviços de amarração quando pertinente.”.

18. Em termos de informações gerais sobre os mercados relevantes, a Notificação apresenta os seguintes dados de dimensão do mercado:

18.1. Em valor (€):

Porto	2022	2023	2024
Viana do Castelo	662.000	500.000	627.000
Aveiro	2.560.000	3.108.000	3.394.000
Figueira da Foz	563.000	484.000	600.000
Lisbon	4.323.000	5.123.000	5.049.000
Setúbal	5.423.000	7.271.000	8.393.000
Sines	12.362.000	13.344.000	15.226.000
Portimão	345.00	345.000	294.000
Leixões (não integra o mercado relevante)	3.704.000	4.662.000	4.700.000
National Total (Mainland)	29.942.000	34.837.000	38.283.000

Nota: As Participantes não dispõem de elementos que lhe permitam estimar os mercados regionais da Madeira e dos Açores.

18.2. Em volume de escalas de navios:

Porto	2023	2024
Viana do Castelo	222	196
Aveiro	1021	959
Figueira da Foz	442	438
Lisbon	1124	989
Setúbal	307	310
Sines	1886	1839
Portimão	45	36
Leixões (not part of the relevant market)	2294	2234
National Total (Mainland)	7341	7001

Nota: As Participantes não dispõem de elementos que lhe permitam estimar os volumes dos anos de 2022 nem os mercados regionais da Madeira e dos Açores.

19. A este respeito, apresentam-se de seguida os dados relativos às escalas de navios entre 2020 e 2024 nos portos comerciais do continente, apurados no âmbito do Observatório da AMT¹ e objeto de tratamento nesta autoridade².

Movimento de Navios no Sistema Portuário Comercial do Continente

Porto \ Ano	2020	2021	2022	2023	2024	Variações	
						Δ% '24/'23	Δ% média '20-'24
SISTEMA PORTUÁRIO							
N.º NAVIOS	9 444	9 519	9 550	9 880	9 700	-1,8%	0,7%
VIANA DO CASTELO							
N.º NAVIOS	202	250	252	222	196	-11,7%	-0,8%
LEIXÕES							
N.º NAVIOS	2 484	2 426	2 430	2 390	2 332	-2,4%	-1,6%
AVEIRO							
N.º NAVIOS	972	1 058	845	1 021	959	-6,1%	-0,3%
FIGUEIRA DA FOZ							
N.º NAVIOS	461	417	464	442	438	-0,9%	-1,3%
LISBOA							
N.º NAVIOS	1 661	1 683	2 037	2 236	2 269	1,5%	8,1%
SETÚBAL							
N.º NAVIOS	1 616	1 697	1 512	1 625	1 600	-1,5%	-0,2%
SINES							
N.º NAVIOS	1 995	1 949	1 927	1 866	1 839	-1,4%	-2,0%
PORTIMÃO							
N.º NAVIOS	7	24	64	55	57	3,6%	68,9%
FARO							
N.º NAVIOS	46	15	19	23	10	-56,5%	-31,7%

Fonte: AMT

- 19.1. Poderá observar-se que os valores apresentados na Notificação são coincidentes com os das estatísticas da AMT nos portos de Viana do Castelo, Aveiro, Figueira da Foz e Sines, e inferiores nos restantes portos, sendo inclusivamente nulos nos portos de Leixões e de Faro.
- 19.2. No caso do porto de Leixões a prestação dos serviços de reboque é efetuada diretamente pela APDL – Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A. (Administração Portuária), podendo justificar a não apresentação de valores para Leixões.
- 19.3. No caso dos portos de Lisboa e de Setúbal, existem outros operadores de serviços de reboque para além da Rebonave, participada da Remolcanosa Portugal, podendo eventualmente não estar a ser contabilizados, ou seja, numa eventual

¹ Ver Página Internet: [Observatório da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes](#).

² Ver Relatório de Acompanhamento do Mercado Portuário. Dezembro e Ano de 2024 (AMT).

subavaliação do mercado do serviço de reboque de navios nos portos comerciais do continente.

- 19.4.** Comparativamente com as estatísticas da AMT, os valores totais apresentados na notificação representam cerca de 74% e 72%, respetivamente para 2023 e 2024, relativamente ao total de escalas de navios no sistema portuário comercial do continente, contudo, não poderá ser também ignorado que nem todas as escalas de navios impõem o recurso a reboque, dependendo, designadamente, do porto, local de acostagem, características do navio e situações meteorológicas.
- 20.** A Notificação refere que a *“prestação de serviços de reboque a embarcações, não enfrenta qualquer barreira impeditiva à entrada, exceto a que resulta do condicionamento legal à atividade, que, pode, respetivamente, impedir a prestação por privados (prestação direta pela autoridade portuária), limitar a atividade a um único prestador privado (concessão) e, nos demais, casos sujeitar a prestação ao processo de licenciamento.” [...]. A entrada neste mercado exige um investimento inicial necessário, a aquisição de rebocadores, sendo que cada unidade pode implicar um investimento superior a 8 milhões de euros. É, porém, possível comprar um navio rebocador usado, perfeitamente funcional, por um preço substancialmente inferior*, bem como *“deslocar um rebocador de um porto nacional para outro.”*.
- 21.** A Boluda apenas tem atividade regular no porto de Sines (Terminal XXI), ao abrigo de uma licença, sendo que no caso da Adquirida se identificam as seguintes situações das respetivas subsidiárias:
- 21.1.** A Tinita atua nos portos de Viana do Castelo, Aveiro e Figueira da Foz;
- 21.2.** A Rebonave está ativa nos portos de Lisboa e de Setúbal;
- 21.3.** A Reboport atua nos portos de Sines e de Portimão, sendo que em Sines opera em regime de exclusividade para navios que transportam mercadorias perigosas a granel, estando autorizada a prestar outros serviços.
- 22.** Assinala-se ainda que, quer a Boluda, quer a Adquirida, prestam serviços de amarração, especificamente:
- 22.1.** A Boluda no Terminal XXI do porto de Sines, através da empresa Pioneiro do Rio Sines, Serviços Marítimos;

22.2. A Adquirida nos portos de Aveiro e de Sines, com exceção do Terminal XXI.

23. São apresentadas pela Notificante as seguintes quotas de mercado nos portos que integram, na sua perspetiva, o mercado relevante:

Porto	2022	2023	2024
Viana do Castelo	Adquirida: [90-100]%	Adquirida: [90-100]%	Adquirida: [90-100]%
Aveiro	Adquirida: [90-100]%	Adquirida: [90-100]%	Adquirida: [90-100]%
Figueira da Foz	Adquirida: [90-100]%	Adquirida: [90-100]%	Adquirida: [90-100]%
Lisboa	Portugs: [60-70]%	Portugs: [50-60]%	Portugs: [50-60]%
	Adquirida: [30-40]%	Adquirida: [40-50]%	Adquirida: [40-50]%
Setúbal	Adquirida: [40-50]%	Adquirida: [60-70]%	Adquirida: [60-70]%
	Portugs: [50-60]%	Portugs: [30-40]%	Portugs: [30-40]%
	Atlantic Tugs: [0-5]%	Atlantic Tugs: [0-5]%	Atlantic Tugs: [0-5]%
Sines	Adquirida: [70-80]%	Adquirida: [65-75]%	Adquirida: [70-80]%
	Boluda: [20-30]%	Boluda: [25-35]%	Boluda: [20-30]%
Portimão	Adquirida: [90-100]%	Adquirida: [90-100]%	Adquirida: [90-100]%
Extrapolação para o território nacional (excluindo as regiões autónomas)	Adquirida: [50-60]%	Adquirida: [50-60]%	Adquirida: [60-70]%
	Boluda: [10-20]%	Boluda: [10-20]%	Boluda: [10-20]%

24. A Notificante adita, ainda, o seguinte entendimento:

24.1. “Excetuando o Porto de Sines, não existe qualquer sobreposição de atividade entre a Boluda e a Adquirida. Nestes casos, a operação configura uma mera transferência de quota de mercado, sem qualquer alteração substancial da estrutura concorrencial nesses mercados.

Acréscce que a Boluda não detém uma presença significativa em mercados relacionados, razão pela qual a operação não suscita preocupações do ponto de vista de efeitos verticais ou conglomerais.

Em conclusão, nos referidos mercados, a operação projetada não cria qualquer entrave à concorrência efetiva.”.

24.2. *“A operação projetada não é suscetível de criar entraves significativos à concorrência neste mercado, pelos seguintes motivos:*

Em primeiro lugar, a Autoridade Portuária dispõe de amplos poderes regulatórios, incluindo a possibilidade de fixação de preços máximos para os serviços de reboque, nos termos da legislação aplicável. Acresce que poderá:

- *Não renovar a concessão atualmente em vigor [no porto de Sines], cujo prazo termina em fevereiro de 2027 ou a licença anual do Boluda cujo prazo termina em 1 de janeiro de 2026;*
- *Conceder novas licenças a outros operadores, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 75/2001;*
- *Resgatar a concessão ou revogar a licença em caso de incumprimento das obrigações contratuais ou legais associadas.*

Em segundo lugar, [...], o custo do serviço de reboque representa uma fração muito reduzida do total dos custos portuários suportados pelos clientes, sendo, por isso, pouco relevante para efeitos de análise concorrencial.

Em terceiro lugar, [...], o mercado da prestação de serviços de reboque portuário caracteriza-se por uma elevada concentração do lado da procura. Os principais clientes deste tipo de serviço são grandes armadores internacionais — sobretudo navios porta-contentores e operadores de transporte de petróleo e gás — com presença regular em múltiplos portos.

Estes clientes, dada a sua dimensão económica, capacidade negocial e posicionamento internacional, exercem um poder de mercado significativo. Frequentemente celebram acordos globais com prestadores de serviços integrados, o que lhes permite negociar em bloco e impor elevados padrões de qualidade, fiabilidade e eficiência.

Neste contexto, mesmo que exista alguma concentração do lado da oferta, a força negocial da procura funciona como um contrapeso eficaz, dificultando a adoção de comportamentos oportunistas ou restritivos. A existência de procura

concentrada, exigente e tecnicamente sofisticada constitui, assim, um fator estrutural que limita os efeitos concorrenciais da operação.”.

- 25.** De acordo com os dados da Notificação, a Boluda apenas detém uma quota de mercado de **[10-20]**% no sistema portuário comercial do continente, e exclusivamente no âmbito da prestação de serviços no Terminal XXI do porto de Sines, contudo, a Adquirida (através das suas subsidiárias), presente em praticamente todos os restantes portos, com exceção de Leixões onde o serviço de reboques é efetuado pela própria Administração Portuária, já detém uma quota de mercado de **[60-70]**%, sendo de **[90-100]**% em vários portos (Viana do Castelo, Aveiro, Figueira da Foz e Portimão) e maioritária em Sines (**[70-80]**%), Setúbal (**[60-70]**%) e Lisboa (**[50-60]**%).

Com a conclusão da presente operação de concentração, a Boluda passará a deter, previsivelmente, **[70-80]**% da quota de operação do serviço de reboques no sistema portuário comercial do continente, bem como aumentará a sua participação específica para **[90-100]**% no porto de Sines.

- 26.** Configura, naturalmente, uma posição dominante, contudo, a mesma já era detida, apesar de com menor expressão, pela Adquirida, sendo que, em termos práticos, tende a aceitar-se a menção da Notificante relativamente à configuração de uma transferência de quota de mercado, sem alteração substancial da estrutura concorrencial nos mercados, na medida em que:

26.1. Nos portos de Viana do Castelo, Aveiro, Figueira da Foz e Portimão a Adquirida já detinha 100% da quota de mercado, e agora simplesmente transitará para a Boluda.

26.2. Nos portos de Lisboa e de Setúbal o raciocínio é similar, com a diferença que a quota detida pela Adquirida, e que transitará para a Boluda, é inferior, apesar de estar também numa posição dominante, com uma quota de mercado superior a 50%. Por sua vez, não se observa a redução das quotas de mercados dos demais operadores de reboques nestes dois portos, em resultado desta operação de concentração.

26.3. Finalmente, em Sines, na prática, a Boluda e Adquirida operam em dois segmentos distintos, um relativo ao Terminal XXI e o outro ao serviço a navios que carregam, descarregam ou transportam cargas perigosas, que praticamente é o

remanescente da carga movimentada no porto de Sines, para além do Terminal XXI.

27. Neste contexto, não se antecipa a ocorrência de questões jusconcorrenciais relevantes no âmbito exclusivo desta operação de concentração, na medida em que a Adquirida já detinha uma posição dominante no mercado de reboque marítimo no sistema portuário comercial do continente, e a conjugação com o serviço de reboques que a Boluda já opera em Sines, no Terminal XXI, apesar de elevar (de **[60-70]**% para **[70-80]**%) a quota de mercado no serviço de reboque marítimo, não se perspetiva gerar aspetos concorrenciais relevantes, na medida em que se tratam de dois segmentos de mercado diferentes nesse porto.

III.2.2. Delimitação do Mercado Geográfico Relevante

28. De acordo com as orientações da CE relativamente à definição do mercado geográfico relevante, este compreende toda a área em que as empresas em causa fornecem produtos ou serviços, em que as condições da concorrência são suficientemente homogéneas e que podem distinguir-se de áreas geográficas vizinhas, devido especialmente ao facto de as condições de concorrência serem consideravelmente diferentes nessas áreas.

29. No que reporta ao mercado geográfico relevante, a Notificante expõe o seguinte:

29.1. *“Em termos do mercado geográfico, a prática decisória da AdC [...] circunscreve o mercado de prestação de prestação de serviços de reboque e emergência a navios ao porto em que estes serviços são prestados, considerando que a prestação destes serviços numa outra localização não se apresenta como alternativa em face da necessidade de atracar uma embarcação num determinado porto.”.*

29.2. *“É um facto que existem, pontualmente, situações em que se verifica a deslocação de rebocadores entre portos que sejam próximos.*

Não obstante, adere-se ao entendimento consolidado da AdC, considerando-se a seguinte delimitação geográfica de mercados:

(i) Mercado da prestação de serviços de reboque a embarcações no porto de Viana do Castelo;

- (ii) *Mercado da prestação de serviços de reboque a embarcações no porto de Aveiro (com prestação de serviços auxiliares de amarração);*
- (iii) *Mercado da prestação de serviços de reboque a embarcações no porto da Figueira da Foz;*
- (iv) *Mercado da prestação de serviços de reboque a embarcações no porto de Lisboa;*
- (v) *Mercado da prestação de serviços de reboque a embarcações no porto de Setúbal;*
- (vi) *Mercado da prestação de serviços de reboque a embarcações no porto de Sines (com prestação de serviços auxiliares de amarração);*
- (vii) *Mercado da prestação de serviços de reboque a embarcações no porto de Portimão.”.*

30. A AMT aceita o entendimento da Notificante em termos de definição de mercado geográfico relevante, tendo em consideração que no porto de Leixões o serviço de reboque é prestado diretamente pela Administração Portuária, portanto, não estando aberto ao mercado.

Seria apenas de referenciar que não foi identificada na Notificação qualquer prestação de serviços de reboque no porto de Faro, estando este porto em atividade, contudo, atento o seu tráfego diminuto, o mesmo não prejudica os aspetos essenciais da Notificação apresentada.

31. Em resultado da apreciação efetuada, no essencial desenvolvida na seção anterior, relativa ao mercado relevante do produto, corrobora-se o entendimento da Notificante de não se suscitarem preocupações jusconcorrenciais no âmbito específico desta operação.

III.2.3. Mercados Relacionados

32. Relativamente aos mercados relacionados, a Notificante refere que:

32.1. *“Em Portugal, a divisão do Boluda Shipping opera uma única linha regular de transporte de contentores em território nacional através de uma rota que inclui os seguintes portos: Santander, Villagarcía, Leixões, Las Palmas, Tenerife, Cádiz, Setúbal, Villagarcía e Santander.”.*

32.2. *“Não dispõe de dados sobre este mercado”, mas estima, “no entanto, que a sua quota de mercado seja substancialmente inferior a 5%”.*

33. No que reporta ao grau de integração vertical das empresas participantes nesta operação, comparativamente com os seus principais concorrentes, a AMT não se opõe ao entendimento expresso na Notificação, concretamente:

33.1. *“As empresas participantes detêm e operam diretamente as suas próprias frotas de rebocadores, empregam pessoal técnico especializado, realizam operações logísticas internamente e participam ativamente em procedimentos de concessão e/ou licenciamento nos principais portos nacionais (e, no caso da Adquirente, também em portos internacionais). Esta estrutura permite-lhes oferecer serviços integrados de reboque portuário com um elevado grau de autonomia operacional e controlo de qualidade, mesmo que, pontualmente, recorram a prestadores externos para serviços especializados.”.*

33.2. *“Tanto as empresas participantes como os seus principais concorrentes operam maioritariamente em mercados portuários regulados, em que o acesso ao mercado depende da atribuição de concessões e/ou autorizações administrativas, o que reforça a necessidade de uma estrutura verticalmente integrada.”.*

33.3. *“O grau de integração vertical das empresas que operam nestes mercados está diretamente relacionado com a própria estrutura do setor. [...] a Adquirente atua também no setor do transporte marítimo de mercadorias, operando uma única rota em Portugal.*

33.4. *“Comparativamente a outros operadores no mercado, a Boluda apresenta um grau de integração vertical mais reduzido. A Boluda Shipping tem apenas uma presença limitada em Portugal, com a operação de uma única rota marítima.*

Por contraste, o Grupo Sousa apresenta um perfil mais integrado, detendo uma participação significativa na Portugs (ativa nos portos de Lisboa e Setúbal).

Outros grupos com estrutura verticalmente integrada ou com presença internacional relevante incluem:

- *O Grupo Maersk, proprietário da Svitser, o segundo maior operador mundial de reboque portuário;*

- *O Grupo Antofagasta (Chile, controlado por Andrónico Luksic), acionista maioritário da SAAM e investidor de referência na Hapag-Lloyd.”.*

34. Também, neste contexto dos mercados relacionados, não se perspetiva preocupações jusconcorrenciais associadas à presente operação.

III.4. Impacto da Operação nas Dimensões dos Investidores, dos Profissionais/Utilizadores/Consumidores e dos Contribuintes

35. 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, adota uma prática regulatória visando a promoção e defesa do interesse público de uma mobilidade inclusiva, eficiente, sustentável e inteligente³, 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.

36. Neste contexto, compete à AMT zelar pelo cumprimento do quadro legal aplicável às atividades reguladas, promovendo igualmente o investimento sustentado e produtivo, seja ele público ou privado, que exerça um papel estruturante no crescimento da economia em geral, e particularmente no ecossistema que regula, num paradigma de concorrência não

³ As dimensões do interesse público da mobilidade inclusiva, eficiente, sustentável e inteligente, envolvem:

- Inclusão - Abrangência e coesão territorial e social, numa perspetiva transgeracional e de acessibilidade extensiva para todas as pessoas, incluindo naturalmente também a mobilidade dos bens, sempre garantindo elevados padrões de segurança;
- Eficiência - Incorpora as exigências de competitividade, de produtividade e de combate ao desperdício, integradas nas diferentes dinâmicas heterogéneas da globalização, incluindo a fragmentação dos mercados, por força de barreiras e de medidas de política da mais diversa natureza;
- Sustentabilidade - Agrega as exigências ambientais, económicas, financeiras e sociais, focada em superar a corrosão do tempo e os ciclos geodinâmicos da natureza, incluindo os efeitos das alterações climáticas, em sintonia com a Agenda 2030, da Organização das Nações Unidas, para o Desenvolvimento Sustentável, bem como com o Pacto Ecológico Europeu;
- Inteligência - Integra a promoção e implementação de tecnologias inovadoras, para a reconfiguração do ecossistema da mobilidade e dos transportes, numa rede multimodal, equipada com transportes sustentáveis e inteligentes com conectividade de alta velocidade e interoperabilidade plena, tirando pleno partido de soluções digitais e sistemas de transporte inteligentes.

falseada, sem restrições nem distorções, e balanceando, numa perspetiva dinâmica e resiliente, as racionalidades dos investidores, dos profissionais/ utilizadores/consumidores e dos contribuintes.

37. Assim, e para além da análise efetuada no capítulo anterior, são também avaliados nos pontos seguintes os aspetos mais relevantes associados a cada uma dessas racionalidades.

38. Na perspetiva dos investidores, será de notar que, quer o Boluda, quer a Remolcanosa Portugal, apresentaram um significativo volume de negócios em 2024, concretamente:

38.1. Boluda (mil €):

Ano	Total Mundial	EEE	Portugal	Fora do EEE
2024	[900.000-1.100.000]	[700.000-900.000]	[10.000-12.000]	[100.000-300.000]

38.2. Remolcanosa Portugal (€):

Ano	Total Mundial	EEE	Portugal	Fora do EEE
2024	[29.000.000-31.000.000]	[1.500.000-1.700.000]	[26.000.000-28.000.000]	[900.000-1.100.000]

39. Tal como assinalado nos pontos 25 a 27, a Adquirida (incluindo as suas subsidiárias) detém atualmente uma posição dominante na prestação de serviços de reboque de navios nos portos comerciais do continente, sendo que a Adquirente, presentemente com uma quota modesta, operando apenas no Terminal XXI do porto de Sines, em resultado desta operação de concentração, sucederá na posição dominante da Adquirida, bem como a reforçará, acumulando com o referido serviço no Terminal XXI, tratando-se, no entanto, de um segmento muito específico (reboque de navios que carregam, descarregam e transportam matérias perigosas) dentro do mercado global do serviço de reboque nos portos.

Esta dominância no mercado, que não surge com esta operação de concentração, mas que resulta da posição já detida pela Adquirida anteriormente, justifica um acompanhamento contínuo das práticas futuras da Adquirente no mercado do serviço de reboque de navios nos portos do sistema portuário comercial do continente.

40. Por sua vez, numa ótica, quer de investimento, quer da qualidade do serviço prestado aos utilizadores/consumidores dos serviços de reboque nos portos, não poderá ser ignorado que os meios para a sua prestação, particularmente os rebocadores, constituem ativos que exigem um investimento avultado, o qual apresenta uma maior viabilidade num prestador com um volume de vendas superior, potenciando uma maior eficiência na afetação de meios, o que esta operação de concentração propícia.
41. Neste contexto, será de referenciar o entendimento da Notificante, em termos de ganhos relevantes de eficiência, em benefício da qualidade do serviço prestado e da sustentabilidade ambiental da operação, o qual a AMT também subscreve:

41.1. *“A operação de concentração permitirá acelerar o processo de renovação e modernização da frota de rebocadores operada em Portugal, em linha com os objetivos estratégicos do Boluda no domínio da sustentabilidade ambiental.*

Este investimento traduz-se numa melhoria significativa da eficiência operacional e numa redução das emissões associadas à atividade portuária, com benefícios diretos tanto para os clientes como para a comunidade portuária.

“[...], o Grupo Boluda tem vindo a desenvolver e implementar soluções tecnológicas inovadoras, incluindo a incorporação de rebocadores elétricos e movidos a combustíveis alternativos, como o metanol, tendo já sido anunciadas parcerias com estaleiros especializados para a construção deste tipo de embarcações (v. colaboração com Damen Shipyards).”.

41.2. *“A concentração projetada permitirá racionalizar recursos, reforçar a capacidade de investimento local e expandir a aplicação destas tecnologias aos portos portugueses, beneficiando da escala e know-how já existente no grupo.*

[CONFIDENCIAL]

41.3. *“Estes ganhos de eficiência têm impacto direto na qualidade do serviço prestado e reforçam o alinhamento da operação com os compromissos de descarbonização do setor marítimo-portuário, constituindo, assim, um fator positivo relevante na avaliação concorrencial da operação.”.*

41.4. *“Além disso, o Boluda prevê um plano de investimento geral.*

A operação projetada permitirá viabilizar um plano concreto de investimento e modernização das operações da Boluda em Portugal, com impacto direto na qualidade, fiabilidade e sustentabilidade dos serviços prestados nos portos nacionais.

Este plano de investimento está estruturado para os próximos 5 anos e visa, em particular:

[CONFIDENCIAL]

41.5. *“Este investimento traduzir-se-á numa melhoria substancial da capacidade operacional e da resiliência da rede de reboque portuário em Portugal, reforçando a segurança das manobras, a disponibilidade dos meios e o cumprimento de objetivos de descarbonização do setor. Trata-se, por isso, de um ganho de eficiência diretamente imputável à concentração, cuja valorização é relevante para a apreciação concorrencial da operação.”.*

41.6. *“A operação de concentração permitirá, assim, reforçar a capacidade negocial e comercial do operador em Portugal, promovendo:*

- *Ganhos de escala na gestão operacional, logística e manutenção da frota;*
- *Harmonização de procedimentos e padrões de qualidade, com impacto positivo na eficiência e na segurança do serviço.*

Estes fatores traduzem-se num serviço mais eficiente, consistente e fiável, com ganhos de produtividade e de previsibilidade tanto para o prestador como para os clientes. Trata-se de um ganho de eficiência diretamente resultante da concentração projetada.”.

42. [CONFIDENCIAL]

43. [CONFIDENCIAL]

44. [CONFIDENCIAL]

45. Assim, perspetiva-se que a presente operação de concentração se possa apresentar como positiva para as racionalidades, quer dos investidores, quer dos utilizadores/consumidores, bem como que não tenha impacto para os profissionais, não se tendo observado indícios de alterações do serviço a ser prestado que possam ter consequências nas relações laborais dos seus trabalhadores.

- 46.** Finalmente, em termos da 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 em termos de despesa pública, mantendo-se também a neutralidade desta transação nesta perspetiva.
- 47.** Importa referir ainda que, independentemente do modelo de gestão das prestações de serviços portuários, designadamente através das modalidades de concessão ou licenciamento de prestadores de serviços portuários, onde se inclui o serviço de reboques, devem ser adotados os requisitos do Regulamento (UE) 2017/352, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de fevereiro de 2017, que estabelece o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos, de limitação do número de prestadores, de obrigações de serviço público e de restrições relacionadas com operadores internos.
- 47.1.** Note-se que, sempre que possa estar em causa a limitação do número de prestadores de serviços de reboque de navios nos portos, seja na atribuição de licenças, seja em procedimentos de concessão, deverão as Administrações Portuárias fundamentar previamente, de forma pública, as razões dessa eventual fundamentação, garantindo assim que o mercado e potenciais interessados se possam pronunciar.
- 47.2.** O normativo aplicável, quer em termos gerais aplicáveis aos serviços portuários, quer particularmente ao reboque marítimo nos portos, permite que potenciais interessados possam aceder ao mercado, dependendo da dinâmica deste, a nível nacional, europeu ou internacional, alterar as atuais quotas.

IV. CONCLUSÕES

48. Face ao que ficou atrás exposto, o parecer da AMT, na perspetiva do n.º 1 do artigo 55.º da Lei da Concorrência, é de não oposição à operação de concentração em causa, sem prejuízo de se sublinhar a importância de ser efetuado um acompanhamento contínuo das práticas futuras da Adquirente no mercado do serviço de reboque de navios nos portos nacionais, face à sua posição dominante neste mesmo mercado.

Lisboa, em 21 de agosto de 2025.

A Presidente do Conselho de Administração

Ana Paula Vitorino