

PARECER N.º 104/AMT/2026

Operação de Concentração n.º 2026/63 – Grupo Sousa / Alcotrans*FJRL

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 de empresas** n.º 2026/63 relativa à **aquisição**, pelo **Grupo Sousa**, do **controlo exclusivo** sobre a **ALCOTRANS** – Agentes Transitários, Lda. («ALCOTRANS») e a **FJRL** – Logística de Transportes, S.A. («FJRL»), sendo emitido nos termos e para os efeitos do n.º 1 do artigo 55.º da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio, na redação em vigor («Lei da Concorrência»), que prevê a consulta da autoridade reguladora setorial sempre que a concentração tenha incidência em mercado objeto de regulação setorial.
2. O parecer tem por objeto uma avaliação autónoma, na perspetiva das atribuições da AMT e do direito da concorrência, dos efeitos horizontais, verticais e coordenados potencialmente associados à operação nos mercados e atividades abrangidos pelo âmbito de intervenção setorial da AMT, incluindo, quando relevante, a análise do acesso a infraestruturas e fatores de produção, dos riscos de encerramento de mercado, das restrições acessórias identificadas nos contratos e dos alegados ganhos de eficiência.
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, pelo **Grupo Sousa** (“GS”), do controlo exclusivo sobre a **ALCOTRANS** – Agentes Transitários, Lda. (“ALCOTRANS”) e a **FJRL** – Logística de Transportes, S.A. (“FJRL”), como operação unitária de concentração, através da LOGISLINK – Terminal Logística, Lda. (“LOGISLINK”), da GS REAL ESTATE, Lda. (“GS REAL ESTATE”) e da SOUSAPAR – Grupo Sousa Participações, SGPS, S.A. (“SOUSAPAR”).
5. Em resultado da Transação, o GS passará a deter 100% do capital social de ambas as **Adquiridas**, a **ALCOTRANS** e a **FJRL**, não mantendo os Alienantes qualquer participação residual nas mesmas.
6. A Transação será implementada, quanto à ALCOTRANS, através de um Contrato de Divisão e Cessão de Quotas com Condição Suspensiva (“CCQ-ALCOTRANS”), celebrado entre os Cedentes e a LOGISLINK, que adquirirá 85% do capital social e dos direitos de voto, e a SOUSAPAR, que adquirirá os restantes 15%.
7. Quanto à FJRL, a Transação será implementada através de um Contrato de Compra e Venda de Ações com Condição Suspensiva (“CCVA-FJRL”), celebrado entre os Vendedores e a GS REAL ESTATE, que adquirirá 70% da totalidade do capital social e dos direitos de voto, e a SOUSAPAR, que adquirirá 30% da totalidade do capital social e dos direitos de voto.
8. Ambos os contratos, conjuntamente designados por “Documentos Contratuais”, são celebrados na mesma data e são juridicamente interdependentes, constituindo, segundo a Notificação, uma operação unitária de concentração.
9. A Grupo Sousa Investimentos, SGPS, Lda. (“GSI” ou “Notificante”) é identificada na Notificação como sociedade-mãe do GS, exercendo controlo sobre a LOGISLINK e a GS REAL ESTATE. [CONFIDENCIAL].

10. Segundo a Notificação, o GS é um grupo marítimo-portuário, de logística e energia, com sede na Região Autónoma da Madeira (“RAM”), que detém empresas armadoras, empresas de operação portuária e de camionagem, agentes de navegação, transitários, logística e armazéns, encontrando-se ainda presente, designadamente, nos setores da logística de gás natural, da produção de energia e do turismo.
11. O GS opera igualmente no segmento da prestação de serviços de transitário de mercadorias por via marítima e aérea, designadamente através da Marmod – Transportes Marítimos Intermodais, S.A., da LOGISLINK e da TIRGAL – Transitários de Portugal, Lda. (“TIRGAL”).
12. A ALCOTRANS atua como agente transitário, coordenando e gerindo, por conta de terceiros, as operações logísticas e administrativas associadas ao transporte de mercadorias, designadamente a organização da expedição, a receção e a movimentação de bens, sendo a atividade principal das Adquiridas desenvolvida através de frete marítimo, a partir dos portos de Lisboa e Leixões, assegurando ligações à RAM e à Região Autónoma dos Açores (“RAA”).
13. A ALCOTRANS presta ainda serviços de transitário através de frete aéreo, com alguma expressão no seu volume de negócios, e, de forma residual, através de frete terrestre, representando este último [CONFIDENCIAL] do respetivo volume de negócios em 2025.
14. A FJRL é uma sociedade anónima cujo objeto social consiste na prestação de serviços de agente transitário, sendo a respetiva atividade transitária caracterizada na Notificação como residual. A FJRL é proprietária de um imóvel que arrenda à ALCOTRANS para o desempenho da atividade desta.
15. De acordo com a Notificação, [CONFIDENCIAL].
16. Segundo a Notificação, a presente concentração tem simultaneamente uma dimensão horizontal e vertical. A dimensão horizontal decorre da sobreposição entre as atividades de prestação de serviços de transitário desenvolvidas pelas Adquiridas e as atividades exercidas neste segmento pelo GS, através da Marmod, da LOGISLINK e da TIRGAL. A componente vertical decorre, segundo a Notificante, da complementaridade entre determinadas atividades do GS e das Adquiridas, designadamente da relação funcional entre a prestação de serviços de transitário e o transporte marítimo regular de mercadorias, atendendo a que os transitários recorrem aos serviços das empresas de

transporte marítimo regular de mercadorias na qualidade de clientes. A Notificante entende, contudo, que, com exceção do transporte marítimo de mercadorias, não existe, na prática, uma efetiva integração vertical entre a prestação de serviços de transitário e os demais serviços prestados pelo GS.

17. [CONFIDENCIAL]

III. REGULAÇÃO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES

III.1. Considerações Gerais

18. A AMT é uma entidade administrativa independente com atribuições de regulação, supervisão, promoção e defesa da concorrência nos setores da mobilidade, dos transportes e das respetivas infraestruturas, competindo-lhe, designadamente, monitorizar o funcionamento dos mercados, promover condições de acesso não discriminatórias e cooperar com a AdC na aplicação do direito da concorrência.
19. A atividade transitária encontra-se sujeita ao regime jurídico estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 255/99, de 7 de julho, na redação em vigor, alterado pela Lei n.º 5/2013, de 22 de janeiro. Nos termos do n.º 1 do artigo 2.º daquele diploma, a atividade só pode ser exercida por empresas titulares de alvará, sendo o respetivo licenciamento atualmente assegurado pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. («IMT»).
20. Nos termos dos Estatutos da AMT, aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, a AMT é uma pessoa coletiva de direito público com a natureza de entidade administrativa independente, tendo por missão regular e fiscalizar os setores da mobilidade e dos transportes abrangidos pelo seu âmbito de atuação, incluindo a atividade económica nos portos comerciais e nos transportes marítimos, e prosseguindo atribuições em matéria de promoção e defesa da concorrência.
21. A presente operação tem incidência em mercados abrangidos pela intervenção regulatória e de supervisão da AMT, atendendo, em particular, à atividade transitária exercida pelas Adquiridas e à presença do Grupo Sousa em diversos níveis da cadeia de valor associada ao transporte de mercadorias, designadamente no transporte marítimo regular, na operação portuária, no transporte rodoviário, na prestação de serviços de agente de navegação e na logística integrada.

22. Nos termos do n.º 1 do artigo 55.º da Lei da Concorrência, sempre que uma concentração de empresas tenha incidência num mercado objeto de regulação setorial, a AdC, antes de tomar uma decisão que ponha fim ao procedimento, solicita à respetiva autoridade reguladora a emissão de parecer sobre a operação notificada. É neste quadro de articulação institucional que se insere a presente consulta à AMT, atendendo à incidência da operação em mercados abrangidos pelas suas atribuições de regulação e supervisão.
23. Neste enquadramento, o presente parecer incide sobre as questões suscetíveis de resultar da operação nos mercados relevantes da mobilidade e dos transportes sujeitos à intervenção da AMT, em especial quanto à promoção e defesa da concorrência e ao cumprimento do enquadramento legal aplicável, com particular incidência na atividade transitória e na sua relação com o transporte marítimo e com as atividades portuárias e logísticas prosseguidas pelo Grupo Sousa. A apreciação setorial desenvolvida pela AMT fornece, assim, elementos relevantes para a aplicação, pela AdC, do critério substantivo previsto no artigo 41.º da Lei da Concorrência.
24. Para esse efeito, relevam, designadamente, as atribuições previstas nas alíneas a), p) e q) do n.º 1 do artigo 5.º dos Estatutos da AMT, relativas ao cumprimento do enquadramento legal, à monitorização dos mercados e à promoção e defesa da concorrência, bem como as atribuições específicas previstas no n.º 4 do mesmo artigo em matéria de portos comerciais e transportes marítimos, designadamente quanto ao acesso não discriminatório às infraestruturas, às condições de concorrência e à competitividade do transporte marítimo e das atividades conexas.

III.2. Análise dos Mercados Relevantes de Mobilidade

III.2.1. *Delimitação do Mercado do Produto Relevante*

25. A definição do mercado relevante constitui um instrumento destinado a identificar as pressões concorrenciais efetivas e imediatas a que estão sujeitas as empresas em causa. Na delimitação do mercado do produto relevam, em particular, os produtos ou serviços que os clientes consideram substituíveis, atendendo, designadamente, às respetivas

características, preços, funcionalidades e utilização prevista, tendo igualmente em consideração as condições de concorrência e a estrutura da oferta e da procura.¹

26. No caso em análise, as Adquiridas exercem a atividade de transitário, a qual compreende a prestação de serviços de natureza logística e operacional relacionados com o planeamento, controlo, coordenação e direção das operações de expedição, receção, armazenamento e circulação de bens ou mercadorias, incluindo a gestão dos respetivos fluxos, a mediação entre expedidores e destinatários e a execução dos trâmites e formalidades legalmente exigidos. Os serviços concretamente prestados podem compreender, entre outros, consolidação de cargas, serviços porta-a-porta, armazenagem e distribuição, despacho aduaneiro e outros serviços associados à organização do transporte.
27. A Notificante entende que os serviços prestados pelas empresas transitárias são tendencialmente globais e que os respetivos clientes procuram, em regra, um conjunto abrangente de serviços e soluções integradas. Neste contexto, considera que a distinção entre os serviços de transporte de mercadorias porta-a-porta e os serviços de transitário se torna progressivamente menos evidente, atendendo a que as empresas transitárias têm vindo a assumir a execução de serviços de transporte e, inversamente, as empresas de transporte passaram a oferecer serviços de organização do transporte. Sem prejuízo desta posição, a prática decisória da AdC e da Comissão Europeia citada na Notificação tem distinguido os serviços de transitário do transporte de mercadorias e admitido segmentações em função do modo de transporte utilizado.
28. No presente caso, a atividade principal das Adquiridas é desenvolvida através de frete marítimo, a partir dos portos de Lisboa e Leixões, assegurando, designadamente, ligações à RAM e à RAA. A ALCOTRANS desenvolve igualmente atividade de transitário através

¹Cf. Comissão Europeia, Comunicação sobre a definição de mercado relevante para efeitos do direito da concorrência da União [\(C/2024/1645\)](#), JO C de 22.02.2024, em especial pontos 6, 12, alínea a), e 14. O ponto 6 caracteriza a definição de mercado como um instrumento destinado a identificar e definir os limites da concorrência entre empresas, tendo como objetivo principal identificar sistematicamente as pressões concorrenciais efetivas e imediatas que as empresas em causa enfrentam; o ponto 12, alínea a), estabelece que o mercado do produto relevante engloba os produtos que os clientes consideram permutáveis ou substituíveis, atendendo às respetivas características, preços e utilização prevista e tendo em consideração as condições da concorrência e a estrutura da oferta e da procura; e o ponto 14 estabelece que a definição do mercado se baseia nos factos do processo..

de frete aéreo, com alguma expressão no seu volume de negócios. Por sua vez, o GS encontra-se já presente na prestação de serviços de transitário por via marítima e aérea, através da Marmod, da LOGISLINK e da TIRGAL.

29. Neste contexto, a Notificante propõe, para efeitos da apreciação global da operação pela AdC, a consideração separada dos serviços de transitário através de frete marítimo e através de frete aéreo e entende que a exata delimitação dos mercados do produto pode permanecer em aberto quando as diferentes configurações plausíveis não alterem a conclusão da análise. A delimitação do âmbito material da apreciação setorial da AMT é efetuada infra, tendo em conta as respetivas atribuições.²

30. Quanto aos serviços de transitário por via terrestre, a ALCOTRANS indica que esta atividade representa [CONFIDENCIAL] do seu volume de negócios em 2025, tendo a Notificante solicitado dispensa da prestação de informação complementar relativamente a este segmento. Por sua vez, a atividade transitária do GS é identificada na Notificação, para efeitos da presente operação, por referência às vias marítima e aérea. Não são apresentados elementos quantitativos autónomos relativos à dimensão, estrutura da oferta ou quotas das Partes num eventual mercado de prestação de serviços de transitário por via terrestre. Assim, embora a reduzida expressão desta atividade na ALCOTRANS não indiciue, por si só, uma sobreposição horizontal material, os elementos disponíveis não permitem uma apreciação quantitativa autónoma deste eventual segmento.

31. Para efeitos da apreciação setorial da AMT, as estimativas de quotas de mercado apresentadas pela Notificante para 2025 permitem sintetizar a sobreposição horizontal nos cenários relativos à prestação de serviços de transitário através de frete marítimo nos seguintes termos:

[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]

² Cf. ainda Comissão Europeia, Comunicação sobre a definição de mercado relevante para efeitos do direito da concorrência da União ([C/2024/1645](#)), ponto 20.

32. Entre os cenários apresentados para o frete marítimo, a quota conjunta pós-operação mais elevada verifica-se no porto de Lisboa, atingindo [CONFIDENCIAL], sendo a quota da ALCOTRANS de [CONFIDENCIAL]. No cenário nacional, a quota conjunta é de [CONFIDENCIAL], enquanto no porto de Leixões é de [CONFIDENCIAL]. Em qualquer das configurações marítimas consideradas, a quota conjunta pós-operação não excede, assim, [CONFIDENCIAL].
33. A reduzida expressão das quotas das Partes deve ainda ser apreciada no contexto da estrutura da oferta descrita na Notificação. Segundo a Notificante, com base no Estudo DBK Informa Observatório Sectorial de janeiro de 2026, existiam cerca de [CONFIDENCIAL] agentes transitários em 2025, sendo o mercado caracterizado como muito fragmentado. Nos cenários relativos ao frete marítimo, a Notificante identifica, entre os principais concorrentes, a KLOG, o Grupo BBL, o Grupo DSV, a Kuehne + Nagel e o Grupo Rangel, apresentando para cada um, em 2025, estimativas de quotas [CONFIDENCIAL]. Estes elementos são compatíveis com a caracterização feita pela Notificante de uma estrutura de oferta fragmentada na atividade transitária, sem prejuízo de não se dispor de uma distribuição completa das quotas de todos os operadores.
34. A FJRL, embora seja descrita como exercendo atividade transitária de forma residual, não surge autonomamente individualizada nas tabelas de vendas e de quotas apresentadas pela Notificante, não sendo possível determinar, com os elementos disponibilizados, o tratamento quantitativo dessa atividade nos diferentes mercados considerados. Esta circunstância limita a quantificação da sobreposição horizontal imputável à FJRL. Todavia, no que respeita aos mercados de serviços de transitário por frete marítimo, a reduzida dimensão económica da sociedade permite concluir que a sua consideração não seria suscetível de alterar de forma relevante os níveis de quota apresentados: [CONFIDENCIAL].³
35. Atentas as reduzidas quotas da ALCOTRANS, o limitado incremento de quota resultante da operação e os elementos apresentados pela Notificante quanto à fragmentação da oferta e à presença de numerosos operadores nas diferentes configurações geográficas consideradas para os serviços de transitário através de frete marítimo, não se identificam, com base na informação disponível, indícios de que a concentração seja suscetível de

³ [CONFIDENCIAL]

eliminar uma pressão concorrencial relevante ou de produzir efeitos unilaterais horizontais significativos na prestação desses serviços.⁴

36. Com base nos elementos disponíveis, não se identificam igualmente indícios de que a operação torne mais provável ou sustentável uma eventual coordenação entre prestadores de serviços de transitário através de frete marítimo. Para esta apreciação relevam, em particular, o elevado número de operadores referido na Notificação, o caráter ad hoc da contratação e, sobretudo, a reduzida alteração da estrutura da oferta diretamente decorrente da operação. Esta conclusão deve, contudo, ser circunscrita aos elementos constantes do processo, que não incluem uma análise específica de fatores relevantes para a sustentabilidade de uma eventual coordenação, designadamente o grau de transparência do mercado, a simetria entre operadores, a capacidade de monitorização de eventuais desvios ou a existência de mecanismos credíveis de dissuasão.⁵

37. Importa, por último, ter presente que as quotas atribuídas ao GS nas tabelas apresentadas pela Notificante já agregam as atividades da Marmod, da LOGISLINK e da TIRGAL. A atividade da TIRGAL encontra-se, assim, já incorporada nas quotas do GS que constituem o cenário prévio à presente operação. A aquisição do controlo exclusivo da TIRGAL pelo Grupo Sousa foi objeto, em 2025, da operação Ccent. 54/2025 – GS Marítima/TIRGAL, relativamente à qual a AdC adotou decisão de não oposição em 20 de agosto de 2025. Este precedente reveste particular interesse para a presente apreciação, quer quanto à delimitação dos mercados de serviços de transitário e dos mercados relacionados de transporte marítimo regular de mercadorias, quer, sobretudo, quanto à análise dos potenciais efeitos verticais decorrentes da integração de uma empresa transitária no Grupo Sousa.

⁴ Como controlo quantitativo adicional, calculou-se a variação do índice Herfindahl-Hirschman (HHI) diretamente imputável à operação. Nos termos do ponto 16 e da nota 19 das Orientações da Comissão Europeia para a apreciação das concentrações horizontais (2004/C 31/03), sendo s_1 e s_2 as quotas das empresas objeto da concentração, a variação do HHI pode ser calculada através da expressão $\Delta HHI = 2 \times s_1 \times s_2$. A aplicação desta fórmula às quotas constantes da Notificação produz resultados [CONFIDENCIAL]. Estes valores traduzem apenas a alteração da concentração diretamente imputável à combinação das quotas das Partes e não correspondem ao HHI total dos mercados.

⁵ Como referencial metodológico, cf. Comissão Europeia, Orientações para a apreciação das concentrações horizontais (2004/C 31/03), em especial pontos 39-43, 44-48, 49-55 e 56-57. Os elementos constantes do processo não permitem uma apreciação específica de todas as condições aí referidas.

38. Em face do exposto, e atendendo ao âmbito das atribuições da AMT, a apreciação desenvolvida no presente Parecer centra-se na prestação de serviços de transitário através de frete marítimo e nas relações desta atividade com os mercados de transporte marítimo e com as atividades portuárias abrangidas pela intervenção regulatória da AMT. Embora a Notificação considere igualmente a prestação de serviços de transitário através de frete aéreo como um possível mercado relevante e apresente informação quantitativa relativa a esse segmento, a respetiva apreciação jusconcorrencial não integra o objeto do presente Parecer, por respeitar a uma componente modal não abrangida pelas atribuições setoriais da AMT. Quanto aos serviços de transitário através de frete marítimo, a exata delimitação do mercado do produto poderá permanecer em aberto caso as delimitações plausíveis consideradas não sejam suscetíveis de alterar a conclusão da apreciação concorrencial.

III.2.2. Delimitação do Mercado Geográfico Relevante

39. Nos termos das orientações da Comissão Europeia sobre a definição de mercado relevante, o mercado geográfico relevante compreende a área em que as empresas em causa fornecem ou procuram os produtos ou serviços relevantes, na qual as condições de concorrência são suficientemente homogêneas para permitir a apreciação dos efeitos da concentração e que pode distinguir-se de outras áreas geográficas em virtude de as condições de concorrência serem consideravelmente diferentes. A respetiva delimitação deve atender aos factos do caso concreto e, designadamente, à localização dos fornecedores e clientes, às alternativas de aprovisionamento disponíveis, às preferências e comportamentos de compra dos clientes, aos obstáculos e custos associados ao fornecimento a partir de outras áreas e aos fluxos comerciais.⁶

40. No que respeita aos serviços de transitário através de frete marítimo, a Notificante refere que a prática decisória da Comissão Europeia tem deixado em aberto a possibilidade de o respetivo âmbito geográfico ser nacional ou mais amplo, tendo, em particular, considerado o mercado dos serviços de transitário por via marítima como, pelo menos,

⁶ Cf. Comissão Europeia, Comunicação sobre a definição de mercado relevante para efeitos do direito da concorrência da União ([C/2024/1645](#)), ponto 12, alínea b), quanto ao conceito de mercado geográfico relevante, e pontos 38-40, quanto à metodologia geral para a sua delimitação.

nacional. Por sua vez, a Notificante propõe, para efeitos da presente operação, um mercado de âmbito nacional.

41. A Notificação assinala, contudo, que a prática decisória da AdC tem igualmente recorrido, em determinadas operações, a uma análise mais estreita por referência ao porto a partir do qual os agentes transitários desenvolvem a respetiva atividade. Esta abordagem foi novamente considerada na operação Ccent. 54/2025 – GS Marítima/TIRGAL, na qual a AdC deixou em aberto a exata delimitação geográfica do mercado, entre um âmbito nacional ou supranacional, tendo analisado os efeitos horizontais quer numa configuração nacional, quer por referência aos portos de Lisboa e Leixões.⁷
42. Quanto às circunstâncias concretas da atividade transitária, a Notificante sustenta que a existência de uma presença física numa determinada região não constitui condição necessária para a prestação dos serviços nessa área, podendo a atividade ser desenvolvida de forma centralizada e através de parceiros ou agentes. Refere ainda o crescente papel das plataformas digitais e a possibilidade de prestar serviços a clientes geograficamente dispersos a partir de uma única localização. Não obstante, por razões de cautela e completude, são igualmente apresentados na Notificação dados relativos aos portos de Lisboa e Leixões, a partir dos quais as Adquiridas desenvolvem a sua atividade de transitário por frete marítimo.
43. Neste contexto, e tendo em conta que as diferentes configurações geográficas consideradas no processo não alteram a conclusão da apreciação horizontal desenvolvida supra, não se afigura necessário, para efeitos do presente Parecer, tomar posição definitiva sobre a exata delimitação geográfica do mercado de prestação de serviços de transitário através de frete marítimo. A apreciação pode, assim, considerar o âmbito nacional e, como configurações mais estreitas de análise, os serviços prestados a partir dos portos de Lisboa e Leixões, sem que daí resulte a qualificação destes últimos como mercados geográficos autónomos. A relevância das rotas concretas entre o Continente e

⁷ Cf. [Decisão da AdC de 20 de agosto de 2025 no processo Ccent. 54/2025 – GS Marítima/TIRGAL](#), n.º 9, onde a AdC refere ter deixado em aberto a exata delimitação geográfica do mercado, nacional ou supranacional, analisando-o numa perspetiva nacional e por referência ao porto em que os transitários desenvolvem a sua atividade; n.º 11, quanto à análise dos efeitos horizontais a partir dos portos de Lisboa e Leixões; e n.º 17, quanto à consideração, para efeitos da avaliação horizontal, da configuração nacional e das configurações mais finas relativas aos portos de Lisboa e Leixões.

as Regiões Autónomas para os mercados relacionados de transporte marítimo regular de mercadorias é objeto de apreciação autónoma no ponto III.2.3.⁸

III.2.3. Mercados Relacionados

44. A Notificação identifica como principal mercado relacionado com a prestação de serviços de transitário através de frete marítimo o mercado do transporte marítimo regular de mercadorias, atividade que constitui o núcleo principal da atividade do GS e que é exercida, designadamente, através da GS Lines – Transportes Marítimos, Lda. A Notificação refere ainda, com base em precedentes da AdC, outras atividades do GS suscetíveis, *prima facie*, de apresentar conexão com a atividade transitária, designadamente a movimentação portuária de carga, a prestação de serviços de agente de navegação, a logística integrada e o transporte rodoviário de mercadorias.

Mercados e atividades potencialmente relacionados identificados na Notificação

Mercado relacionado	Empresa GS	Âmbito geográfico
Transporte marítimo regular de mercadorias	GS Lines	Entre Portugal Continental (via Porto de Lisboa e Leixões) e a RAM
	GS Lines	Entre Portugal Continental (via Porto de Lisboa e Leixões) e a RAA
Movimentação portuária de cargas (contentorizada e fracionada)	Sotagus ¹⁷	Porto de Lisboa
	OPM - Sociedade de Operações Portuárias da Madeira, Lda.	RAM - <i>não será analisado para os fins da Transação Proposta.</i>
Prestação de serviços de agentes de navegação	PMAR – Navegação, Lda. ¹⁸	RAM, RAA e Portugal Continental
Prestação de serviços de logística integrada	Logislink	Portugal Continental, RAM e RAA
Transporte rodoviário regular de mercadorias	Opertrans	RAM

⁸ Cf. Comissão Europeia, Comunicação sobre a definição de mercado relevante para efeitos do direito da concorrência da União ([C/2024/1645](#)), ponto 20, quanto à possibilidade de deixar em aberto a delimitação exata do mercado quando as diferentes definições plausíveis não alterem o resultado da apreciação. Quanto à distinção entre a delimitação geográfica do mercado de prestação de serviços de transitário e a delimitação, por referência às rotas relevantes, dos mercados relacionados de transporte marítimo regular de mercadorias, cf. [Decisão da AdC no processo Ccent. 54/2025 – GS Marítima/TIRGAL](#), n.ºs 9-11 e 13-15.

45. No que respeita à relação entre a atividade transitária e o transporte marítimo regular de mercadorias, importa precisar que este último constitui um fator de produção da prestação de serviços de transitário: o transitário contrata capacidade de transporte marítimo junto dos armadores para organizar a solução logística destinada ao seu cliente. Nesta relação de fornecimento, o transporte marítimo regular situa-se, assim, a montante, e a prestação de serviços de transitário através de frete marítimo a jusante.⁹
46. Atendendo às atividades concretamente desenvolvidas pelas Partes, a Notificação considera como mercados relacionados de transporte marítimo regular de mercadorias as ligações entre Portugal Continental, através dos portos de Lisboa e Leixões, e a RAM e a RAA. A escolha do fornecedor de transporte marítimo pela ALCOTRANS atende, segundo a Notificação, designadamente, ao preço, à disponibilidade de equipamento, à qualidade do serviço, às datas de saída e chegada dos navios, à adequação das rotas, à existência de escalas diretas, à rapidez de entrega e às instruções dos clientes.
47. Na apreciação dos potenciais efeitos verticais da operação, importa distinguir entre estratégias de encerramento do acesso a fatores de produção (*input foreclosure*) e estratégias de encerramento como cliente (*customer foreclosure*). Em ambos os casos, a apreciação deve atender à capacidade da entidade resultante para implementar a estratégia, ao incentivo económico para o fazer e aos seus efeitos prováveis sobre a concorrência.¹⁰

Transporte marítimo regular de mercadorias – quotas apresentadas pela Notificante

Lisboa – RAM / RAM – Lisboa

[CONFIDENCIAL]

Lisboa – RAA / RAA – Lisboa

[CONFIDENCIAL]

⁹ Cf. Comissão Europeia, Orientações para a apreciação das concentrações não horizontais ([2008/C 265/07](#)), ponto 4 e nota 4, quanto à relação vertical entre empresas situadas em diferentes níveis da cadeia de fornecimento; e [Decisão da AdC no processo Ccent. 54/2025 – GS Marítima/TIRGAL](#), n.ºs 13 e 19.

¹⁰ Cf. Comissão Europeia, Orientações para a apreciação das concentrações não horizontais ([2008/C 265/07](#)), pontos 29-32, quanto ao encerramento do acesso a fatores de produção e ao teste capacidade–incentivo–efeitos, e pontos 58-61 quanto ao encerramento como cliente.

Leixões – RAM / RAM – Leixões

[CONFIDENCIAL]

Leixões – RAA / RAA – Leixões

[CONFIDENCIAL]

48. Estes elementos evidenciam diferenças relevantes entre as ligações à RAM e à RAA. Nas ligações entre o Continente e a RAM, a GS Lines apresenta, em 2025, quotas elevadas [CONFIDENCIAL], sendo o Grupo ETE o único outro operador identificado nas tabelas apresentadas pela Notificante. Nas ligações à RAA, as quotas atribuídas à GS Lines são inferiores, sendo identificadas, para além desta, a Transinsular (Grupo ETE) e a Mutualista Açoreana.
49. Importa ainda enquadrar as ligações marítimas entre o Continente e as Regiões Autónomas no regime jurídico da cabotagem insular. Nos termos do Decreto-Lei n.º 7/2006, de 4 de janeiro, na redação em vigor, o transporte de passageiros e de mercadorias na cabotagem insular é livre para armadores nacionais e de outros Estados-Membros da União Europeia, com navios que preencham os requisitos legais de admissão à cabotagem, sem prejuízo do regime especial aplicável aos transportes regulares de carga geral ou contentorizada entre o Continente e as Regiões Autónomas.
50. Neste último caso, o exercício da atividade encontra-se sujeito ao cumprimento cumulativo das obrigações de serviço público previstas no artigo 5.º daquele diploma, designadamente em matéria de regularidade, frequência, itinerários, continuidade e condições de prestação, bem como à autorização legalmente prevista. O quadro normativo conjuga, assim, a liberdade de acesso ao mercado com requisitos destinados a assegurar a regularidade, estabilidade e não discriminação do serviço às ilhas.
51. A presente concentração não altera este regime legal de acesso nem as obrigações de serviço público aplicáveis aos armadores.
52. Paralelamente, nos termos da alínea l) do n.º 4 do artigo 5.º dos seus Estatutos, compete à AMT regular a atividade de cabotagem insular no quadro dos requisitos e obrigações de serviço público aplicáveis. No exercício desta atribuição, a AMT tem acompanhado o

respetivo cumprimento, designadamente através de ações de verificação e avaliação relativas às ligações de cabotagem insular entre o Continente e a RAA.¹¹

53. Quanto ao primeiro elemento da análise de uma eventual estratégia de encerramento do acesso a fatores de produção — a capacidade —, o transporte marítimo regular constitui um fator de produção relevante para os transitários que organizam expedições nas ligações em causa. Nas rotas entre o Continente e a RAM, as estimativas apresentadas pela Notificante atribuem à GS Lines quotas elevadas [CONFIDENCIAL], sendo o Grupo ETE o único outro operador identificado nas respetivas tabelas. Perante estes elementos, não se afigura adequado excluir, apenas com base na informação disponível, a possibilidade de o GS dispor de capacidade para influenciar as condições de fornecimento do transporte marítimo regular nessas ligações, designadamente quanto ao preço, à disponibilidade de capacidade ou de equipamento e a outras condições de prestação. Importa, contudo, sublinhar que essa eventual capacidade é preexistente à presente concentração: a operação tem por objeto a aquisição da ALCOTRANS e da FJRL, não reforçando diretamente a posição da GS Lines no transporte marítimo regular nem determinando, por si mesma, qualquer acréscimo da respetiva quota nesse mercado.¹²

54. O efeito incremental da presente operação sobre os incentivos a uma eventual estratégia de encerramento é igualmente limitado. Antes da operação, o GS já integrava as atividades transitárias da Marmod, da LOGISLINK e da TIRGAL. A aquisição da ALCOTRANS acrescenta, segundo as estimativas da Notificante, acréscimos reduzidos às quotas do GS nas configurações relativas aos portos de Lisboa e Leixões [CONFIDENCIAL]. O aumento da base de atividade transitária do GS que poderia

¹¹ Neste contexto, a AMT realizou, designadamente, as seguintes verificações: Decisão Final relativa à Queixa sobre Incumprimento das Obrigações de Serviço Público no Transporte Marítimo de Mercadorias na [Ilha Terceira](#); Parecer n.º 34/AMT/2020, de 14 de abril de 2020, relativo à obrigação dos armadores da cabotagem insular garantirem ligações entre o Continente e o Porto das [Lajes das Flores](#); Verificação do cumprimento das obrigações por parte dos armadores de cabotagem insular a operar entre o [Continente e a Região Autónoma dos Açores](#) – janeiro de 2023; e Avaliação do Cumprimento das Obrigações de Serviço Público no Transporte de Mercadorias da Cabotagem Marítima Insular – [Ilha do Faial](#).

¹² Referencial metodológico: cf. Comissão Europeia, Orientações para a apreciação das concentrações não horizontais ([2008/C 265/07](#)), pontos 33-36: o encerramento de inputs pode assumir a forma de recusa/restricção de fornecimento, aumento de preço ou degradação das condições; pressupõe um input relevante, um grau significativo de poder a montante e capacidade de afetar a disponibilidade global do input.

beneficiar de uma eventual degradação das condições oferecidas a transitários concorrentes é, por conseguinte, reduzido.¹³

55. Neste contexto, não se identificam elementos que permitam concluir que a presente operação aumente de forma significativa a capacidade ou o incentivo do Grupo Sousa para restringir o acesso dos transitários concorrentes aos serviços de transporte marítimo regular. Esta conclusão respeita exclusivamente ao efeito incremental da presente operação e não equivale a uma apreciação negativa sobre a existência de posições relevantes do GS nas ligações marítimas à RAM.

56. Quanto a um eventual encerramento como cliente, a informação apresentada evidencia que a ALCOTRANS recorre atualmente de forma relevante a fornecedores externos ao GS. [CONFIDENCIAL]. A integração da ALCOTRANS no GS torna, assim, conceptualmente possível o redirecionamento de parte da respetiva procura para empresas do Grupo, quando os serviços em causa sejam substituíveis. Os elementos fornecidos não discriminam, contudo, estas compras por rota nem permitem determinar que proporção respeita especificamente ao transporte marítimo regular abrangido pelos mercados relacionados em análise.

Principais fornecedores da ALCOTRANS – 2025

[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]
[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]	[CONFIDENCIAL]

Fonte: Formulário de Notificação Regular, p. 56. A tabela de fornecedores não discrimina as compras por rota nem por modo de transporte.

¹³ Cf. [Decisão da AdC no processo Ccent. 54/2025 – GS Marítima/TIRGAL](#), n.ºs 19-21.

57. Esta possibilidade de redirecionamento da procura não permite, contudo, concluir pela existência de um risco significativo de encerramento como cliente. Para esse efeito seria necessário que a entidade adquirida representasse uma base de procura suficientemente importante para limitar o acesso dos armadores concorrentes a clientes a jusante. As quotas da ALCOTRANS apresentadas para os serviços de transitário por frete marítimo são reduzidas [CONFIDENCIAL], não resultando dos elementos disponíveis que a integração desta procura seja suscetível de retirar aos armadores concorrentes acesso a uma parte significativa da base de clientes disponível.¹⁴
58. A Notificação identifica ainda a movimentação portuária de carga como atividade potencialmente relacionada, embora a Notificante sustente que não existe uma relação vertical direta com os agentes transitários, por serem normalmente os armadores, e não os transitários, a contratar os serviços de movimentação portuária. No Porto de Lisboa, o GS participa no controlo conjunto da Sotagus, sendo-lhe atribuídas pela Notificante, para 2025, quotas [CONFIDENCIAL].¹⁵

Movimentação portuária de carga – Porto de Lisboa

Carga contentorizada – quota de mercado (TEU)

[CONFIDENCIAL]

Carga fracionada – quota de mercado (toneladas)

[CONFIDENCIAL]

59. A presente operação não modifica a estrutura de controlo da Sotagus nem acrescenta ao GS qualquer novo ativo, capacidade ou direito de exploração portuária. A aquisição do controlo conjunto da Sotagus pelo Grupo Sousa e pela Yilport foi apreciada, em fase de investigação aprofundada, no processo Ccent. 82/2023 – Yilport Iberia*GS Marítima/Sotagus, no qual a AdC identificou preocupações de encerramento do acesso ao terminal por concorrentes atuais ou potenciais da GS Lines e adotou, em 4 de dezembro de 2024, uma decisão de não oposição sujeita a condições e obrigações. Os

¹⁴ Orientações para a apreciação das concentrações não horizontais ([2008/C 265/07](#)), pontos 58-61; [Decisão da AdC no processo Ccent. 54/2025 – GS Marítima/TIRGAL](#), n.ºs 22-25.

¹⁵ Regista-se uma divergência entre o texto e a tabela da p. 36 da Notificação quanto à quota de carga fracionada. [CONFIDENCIAL].

compromissos incluíram, designadamente, medidas relativas às condições contratuais e tarifárias de acesso à Sotagus por concorrentes da GS Lines nas ligações entre Lisboa e as Regiões Autónomas, o desinvestimento da participação de 50% da GS Marítima na TSA/TML e mecanismos de separação de informação comercial sensível. O compromisso estrutural relativo à TSA foi posteriormente concretizado, tendo a AdC autorizado, no processo [Ccent. 8/2025 – ETE/TSA](#), a aquisição do controlo exclusivo da TSA pela ETE. A presente operação não tem por objeto alterar os compromissos assumidos no [Ccent. 82/2023](#); por conseguinte, não se identifica uma alteração estrutural adicional no mercado portuário imputável à aquisição da ALCOTRANS e da FJRL, sem prejuízo do cumprimento das obrigações decorrentes daquele processo que se encontrem em vigor nos termos da respetiva decisão.¹⁶

60. Quanto às restantes atividades identificadas na Notificação como potencialmente relacionadas — prestação de serviços de agente de navegação, logística integrada e transporte rodoviário de mercadorias —, a Notificante entende não existir, em regra, uma relação vertical direta com a atividade transitária, salientando, designadamente, que os agentes de navegação atuam em representação dos armadores, que os serviços de logística integrada não são necessariamente adquiridos pelos transitários e que as interações com o transporte rodoviário são pontuais ou integram frequentemente soluções porta-a-porta.
61. Os elementos remetidos não justificam, no presente caso, uma análise vertical autónoma mais aprofundada dessas atividades. Quanto ao mercado da prestação de serviços de logística integrada, a Notificante caracteriza a oferta como fragmentada e atribui ao GS uma quota [CONFIDENCIAL]; quanto ao mercado da prestação de serviços de agentes de navegação, refere igualmente uma estrutura fragmentada e indica que a PMAR, nos

¹⁶ Cf. AdC, Decisão de não oposição com condições e obrigações, de 4 de dezembro de 2024, processo [Ccent. 82/2023 – Yilport Iberia*GS Marítima/Sotagus](#), em especial n.ºs 188-199 quanto aos compromissos (condições contratuais/tarifárias de acesso à Sotagus, desinvestimento da participação de 50% da GS Marítima na TSA/TML e mecanismos de chinese-walls) e n.ºs 210-211 quanto à respetiva aptidão para eliminar ou reduzir significativamente a capacidade de aplicação de condições tarifárias injustificadamente discriminatórias a concorrentes atuais ou potenciais da GS Lines nas ligações às Regiões Autónomas. Cf. ainda AdC, [Ccent. 8/2025 – ETE/TSA](#), decisão de não oposição de 24 de fevereiro de 2025, relativa à aquisição pela ETE do controlo exclusivo da TSA. Os compromissos do Ccent. 82/2023 têm durações próprias, algumas dependentes da prorrogação da concessão da Sotagus; a presente operação não tem por objeto a sua alteração, devendo ser cumpridas as obrigações que se encontrem em vigor nos termos daquela decisão.

portos de Lisboa e Leixões, apenas agencia navios do Grupo Sousa. Relativamente ao transporte rodoviário, a Opertrans é identificada como ativa na RAM, não sendo disponibilizados elementos quantitativos que permitam aferir uma alteração estrutural relevante decorrente da presente operação.

62. Em face do exposto, considera-se que a principal relação vertical relevante para a presente operação é a existente entre o transporte marítimo regular de mercadorias prestado pelo GS, a montante, e a atividade de prestação de serviços de transitário através de frete marítimo, a jusante. Embora a GS Lines apresente posições elevadas em determinadas ligações à RAM, a presente concentração não altera essas posições e acrescenta apenas uma atividade transitária de reduzida dimensão ao GS, que já se encontrava verticalmente integrado antes da operação. Com base nos elementos disponíveis, não se identificam, por conseguinte, indícios de que a operação produza um incremento significativo da capacidade ou dos incentivos para estratégias de encerramento do acesso a fatores de produção ou como cliente. Esta conclusão respeita ao efeito incremental da presente concentração e não prejudica as obrigações ou compromissos aplicáveis às atividades do GS nos mercados relacionados.¹⁷

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

63. 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 inteligente, 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.

64. Neste contexto, compete à AMT zelar pelo cumprimento do quadro legal aplicável às atividades reguladas, promovendo igualmente o investimento sustentado e produtivo, seja

¹⁷ Cf. Comissão Europeia, Orientações para a apreciação das concentrações não horizontais, pontos 29-32 e 58-61; [Decisão da AdC Ccent. 54/2025 – GS Marítima/TIRGAL](#), n.os 18-28.

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 falseada, sem restrições nem distorções, e balanceando, numa perspetiva dinâmica e resiliente, as Racionalidades dos Investidores, dos Profissionais/Utilizadores/Consumidores e dos Contribuintes.

65. Nesta perspetiva, e para além da análise jusconcorrencial desenvolvida nos pontos anteriores, importa apreciar se dos elementos disponibilizados resultam impactos específicos da operação sobre qualquer daquelas dimensões que devam relevar para o presente Parecer.

66. Na perspetiva dos Investidores, importa considerar que, em 2025, [CONFIDENCIAL]. A integração das Adquiridas ocorre, assim, num grupo empresarial com presença em diversos níveis da cadeia de valor associada ao transporte marítimo e à logística.

[CONFIDENCIAL]

[CONFIDENCIAL]

67. Do ponto de vista concorrencial, os elementos analisados não evidenciam que a operação seja suscetível de produzir um impacto negativo relevante sobre as condições de investimento nos mercados abrangidos pelo presente Parecer. No mercado de serviços de transitário através de frete marítimo, a operação determina acréscimos reduzidos das quotas do GS; e, nos mercados relacionados de transporte marítimo regular, não altera as posições da GS Lines, sendo limitado, nos termos anteriormente expostos, o efeito incremental da aquisição sobre os incentivos a eventuais estratégias de encerramento. Sem prejuízo desta conclusão, as posições elevadas preexistentes do GS em determinadas ligações à RAM e o respetivo grau de integração vertical justificam a manutenção do acompanhamento regulatório das condições de concorrência nos mercados abrangidos pelas atribuições da AMT.

68. A Notificante sustenta que a integração das Adquiridas na cadeia de valor do GS permitirá obter ganhos de eficiência, designadamente através da redução de custos operacionais, da melhoria da qualidade e abrangência dos serviços e da disponibilização de soluções logísticas mais integradas. Todavia, solicitou dispensa da apresentação da demonstração económica desses ganhos, da respetiva especificidade à concentração e da sua repercussão nos utilizadores. Consequentemente, tais benefícios não podem ser

considerados demonstrados em termos que permitam à AMT atribuir-lhes peso determinante na apreciação da operação.

69. [CONFIDENCIAL]

70. [CONFIDENCIAL]

71. [CONFIDENCIAL]

72. Na perspetiva dos Profissionais/Utilizadores/Consumidores, não resultam dos elementos analisados impactos negativos específicos imputáveis à presente operação. A reduzida dimensão do acréscimo horizontal no mercado de serviços de transitário por frete marítimo e a permanência de um número elevado de operadores não indicam uma redução relevante das alternativas disponíveis para os utilizadores. Do mesmo modo, a análise dos mercados relacionados não evidencia que a operação produza um aumento significativo dos incentivos a estratégias de encerramento suscetíveis de prejudicar as condições de acesso aos serviços de transporte marítimo.

73. A Notificante associa à operação potenciais melhorias na qualidade e abrangência dos serviços e a disponibilização de soluções logísticas mais integradas. Conforme referido, esses benefícios não foram objeto de demonstração específica quanto à sua concretização ou repercussão nos utilizadores, pelo que não devem ser tomados como pressuposto da presente apreciação. Por outro lado, as posições elevadas preexistentes do GS em determinadas ligações marítimas à RAM justificam que se mantenha, independentemente da presente operação, o acompanhamento das condições de acesso não discriminatório ao transporte marítimo e, quando aplicável, às infraestruturas portuárias.

74. Na perspetiva dos Contribuintes, não resultam dos elementos disponibilizados impactos específicos da operação sobre a despesa pública ou a receita fiscal que devam relevar para a presente apreciação.

75. Em síntese, a apreciação da operação nas dimensões dos Investidores, dos Profissionais/Utilizadores/Consumidores e dos Contribuintes não evidencia, com base nos elementos disponibilizados, impactos específicos suscetíveis de alterar a apreciação concorrencial anteriormente desenvolvida, sem prejuízo do acompanhamento regulatório dos mercados marítimos e portuários abrangidos pelas atribuições da AMT e da plena

subsistência das obrigações e compromissos aplicáveis ao Grupo Sousa decorrentes de decisões anteriores da AdC.

IV. CONCLUSÕES

76. Face ao exposto, e no âmbito das atribuições da AMT, não se identificam, com base nos elementos disponibilizados, preocupações concorrenciais relevantes imputáveis à presente operação no mercado de prestação de serviços de transitário através de frete marítimo. A reduzida dimensão da atividade da ALCOTRANS nesse mercado determina um incremento limitado das quotas do GS nas diferentes configurações geográficas consideradas, não se identificando igualmente indícios de efeitos unilaterais horizontais significativos nem de que a operação torne mais provável ou sustentável uma eventual coordenação.
77. Quanto aos mercados relacionados, embora a GS Lines apresente posições elevadas em determinadas ligações de transporte marítimo regular entre o Continente e a RAM, essas posições são preexistentes à presente operação e não são por ela reforçadas. A concentração acrescenta ao GS uma atividade transitária de reduzida dimensão, num contexto em que o Grupo já se encontrava verticalmente integrado neste mercado, não se identificando, com base nos elementos disponíveis, um incremento significativo da capacidade ou dos incentivos para estratégias de encerramento do acesso a fatores de produção ou como cliente. A operação não modifica a estrutura de controlo da Sotagus nem acrescenta ao GS novos ativos portuários, sem prejuízo do cumprimento das obrigações decorrentes do processo [Ccent. 82/2023 – Yilport Iberia*GS Marítima/Sotagus](#) que se encontrem em vigor nos termos da respetiva decisão.

78. A presente apreciação circunscreve-se aos mercados e atividades abrangidos pelas atribuições setoriais da AMT, não incluindo, por conseguinte, uma apreciação jusconcorrencial da prestação de serviços de transitário através de frete aéreo. Nestes termos, face ao que ficou exposto, o parecer da AMT, para efeitos do n.º 1 do artigo 55.º da Lei da Concorrência, é de não oposição à operação de concentração em causa.

Lisboa, 10 de setembro de 2026.

A Presidente do Conselho de Administração

Ana Paula Vitorino