



**Estudo sobre a CONCORRÊNCIA NO SECTOR PORTUÁRIO,**  
elaborado pela Autoridade da Concorrência (AdC), datado de Julho de 2015  
Comentários

O Estudo sobre a concorrência no Sector Portuário reconhece a importância dos portos portugueses ao afirmar que têm “...um papel que ultrapassa o seu contributo directo para a actividade económica e para a criação de emprego ...” (nº16/Pág 8), e que “ ... é fundamental que se garanta um funcionamento eficiente do sector portuário nacional ...” (nº18/Pág 8).

Para que isto se verifique defende a Adc que:

“A promoção de condições de concorrência no sector portuário .... é um instrumento fundamental para garantir a eficiência e a qualidade de funcionamento do sector portuário nacional ...” (nº 19/Pág 8), com o que não podemos deixar de estar de acordo.

Embora se concorde com estas constatações, teremos de afirmar que outras conclusões a que o estudo chega estão, no mínimo, enviesadas.

Reconhecemos que a AdC não tem culpa que, de entre algumas centenas de utilizadores dos portos nacionais, somente 27 tenham respondido ao inquérito, mas a Adc terá de reconhecer que o estudo enferma de alguns erros que devem ser corrigidos:

Baseia-se numa amostra muito reduzida de inquéritos recebidos, extrapolando para um universo demasiado grande, pelo que seria mais aconselhável conseguir mais elementos de modo a que as conclusões pudessem ter mais aderência à realidade; Faz comparações em relação a realidades incomparáveis, para tirar conclusões.

No que respeita às condições de concorrência, a AdC entende que a mesma deve ser feita no (e pelo) mercado intraportos e interportos.

Pretendendo-se eficiência e qualidade de funcionamento do sector portuário nacional, esta teoria liberalizante é uma generalização não adequada aos portos portugueses, porque não tem em consideração a sua diferente dimensão, os enormes montantes de financiamento necessário para aquisição dos equipamentos de movimentação horizontal e vertical, diferente vocação dos terminais portuários, tipo e quantidade da carga movimentada, tipo de concessão.

Por outro lado, somos da opinião que as conclusões tiradas com base no quadro de análise utilizado pela AdC, no mínimo, estará incompleta porque ao se propor identificar “... numa primeira fase, um conjunto de factos e sintomas passíveis de indiciar problemas de funcionamento do sector portuário nacional” e, embora admita que “... alguns dos condicionamentos à competitividade dos portos nacionais poderão não resultar de estrangimentos á concorrência, mas de estrangimentos



*de outra ordem ...., informa que "... A identificação de constrangimentos de outras ordens, que não os constrangimentos á concorrência, não cabem no âmbito deste estudo, o qual procurará identificar apenas os constrangimentos de índole concorrencial."*

Se a AdC tivesse a preocupação de testar as suas conclusões, com os dados disponíveis sobre os portos em Portugal teria reparado que elas divergem da realidade, a saber:

### **1. O sistema portuário nacional é dinâmico**

Desde 2005, enquanto a economia portuguesa decresceu a uma taxa média de menos 0,4%, por exemplo, a Carga em Contentores em Portugal cresceu á taxa média anual de +11,6%, enquanto em Espanha somente cresceu +2,8% e no conjunto da União Europeia +3,1%.

No período 2010/2014, quando a economia portuguesa atravessou uma das suas maiores crises das últimas décadas, decrescendo á taxa média anual de -1,7% o Sistema Portuário nacional, no conjunto de todas as mercadorias movimentadas, cresceu á média de +6,22% (dados do IMT e do INE).

Sobre o dinamismo do sector, parece estarmos conversados.

### **2. Rentabilidade económica e financeira**

Também aqui com base nos dados recolhidos de uma dúzia de portos espanhóis volta a AdC a extrapolar para o universo dos portos o que se nos afigura de rigor técnico questionável, porque o negócio portuário em Espanha é substancialmente diferente do português. A Espanha tem uma significativa percentagem das cargas movimentadas através de Transhipment de contentores, enquanto em Portugal a situação é completamente diferente.

Se tivessem sido utilizados os métodos de comparação correctos a AdC poderia ter verificado que o EBITDA dos Terminais Portuários, a nível mundial, oscila entre 20% e 45% para um EBITDA médio dos Terminais Portugueses de 24,65%., ou seja, os Terminais Portuários Nacionais estão no patamar mais baixo do intervalo do EBITDA a nível mundial!

Teria sido importante que também tivessem sido analisados os Rankings de Desempenho, de Referência, a nível mundial, para se poder comparar o desempenho de Portugal com o desempenho de outros Países.

Recorrendo ao LPI - Logistics Performance Index (O LPI mostra o desempenho logístico de 166 Países e o Banco Mundial tem feito a sua análise nos últimos 14 anos), pode constatar-se que Portugal está entre os 20% de Países com melhor desempenho logístico a nível mundial, merecendo a classificação de Logistics Friendly.!



Como é que o estudo da AdC pode concluir que um País, durante 14 anos, classificado pelo Banco Mundial nos "Logistics Top Performers" é um País onde

***“os utilizadores dos portos não avaliam, de uma forma positiva” ?***

A resposta só pode estar na reduzida amostra que foi utilizada e numa extrapolação que não poderia ter sido feita.

### **3. Dos preços**

O que é o preço? É o valor da factura portuária? É conjunto das despesas que o dono da carga tem desde a porta do fornecedor à porta do recebedor?

Centrar a análise no preço (entendido como custos de utilização dos serviços portuários) para concluir sobre a substituição de um porto por outro é muito redutor, dado haver outros factores mais importantes a considerar especialmente ligados à competitividade. Um porto pode praticar preços mais elevados nos seus serviços portuários e ser mais competitivo porque devido ao seu desempenho, em termos de eficiência e eficácia, acaba por ficar mais barato para o navio, porque reduz o tempo de escala.

### **4. Eficiência, Eficácia e duração das concessões nos portos**

Não estamos de acordo que a redução do tempo das concessões seja solução- Os portos portugueses, para manterem níveis elevados de qualidade, eficiência e eficácia, necessitam de grandes montantes de investimento, com prazos de retorno desse investimento muito alargados, pelo que não se entende a tendência do estudo ao propor que o prazo das concessões seja reduzido (quando a tendência nos portos europeus é alargar o prazo das concessões), nem para sugerir a atomização dos actores dentro dos portos como meio de garantir a sua eficiência quando a tendência é maior concentração para se conseguirem as necessárias economias de escala.

Seria importante que:

- Os resultados positivos das Administrações portuárias não fossem utilizados para pagar dividendos ao Estado, mas sim para serem reinvestidos nos portos;
- A Regulação e a Supervisão Portuária garantissem a eficiência e a eficácia do Sistema Portuário Nacional;
- Não se criassem obstáculos à adaptação do contrato de concessão de cada terminal à evolução verificada nos vários modos de transporte.
- Não se confundisse posição dominante no mercado com situações em que a concentração é necessária para se ganhar massa crítica e estofo financeiro para



investir na modernização dos equipamentos de carga e ter capacidade para intervir na Economia Global.

Com os meus cumprimentos

Rui Raposo  
Presidente da Direcção  
Associação de Armadores da Marinha de Comércio