

Nota Prévia

A CIMPOR exporta anualmente cerca de três milhões de toneladas de cimento e clínquer, em diversos tipos de embalagem (granel, big bags e paletizado – cargas, em linguagem marítimo-portuária, denominadas de granéis sólidos e carga geral).

Para o efeito, utiliza quatro portos nacionais (Aveiro, Lisboa, Setúbal e Faro) e sete terminais (terminal de Carga Geral e Terminal de Granéis Sólidos - em Aveiro-, terminal Multi-purpose – no Poço do Bispo, terminal do Beato - em Lisboa, terminal da Tersado e da Sadopor - ambos em Setúbal, e o Terminal do porto de Faro), ao que acresce a movimentação de cargas ao largo, no Tejo.

No quadro da atividade de trading, a CIMPOR assume-se hoje como a quinta maior trading cimenteira do mundo, operando uma média de 7,7 navios/semana, em regime de carga completa e exportando, de Portugal nomeadamente, para variadíssimas áreas geográficas, com destaque para os EUA, a Venezuela, Barbados, o Brasil, a Argentina, o Paraguai, a Irlanda, o Egipto, o Norte África e a Costa Ocidental Africana.

A CIMPOR é o maior exportador de cimento para a Argélia, com uma quota de mercado sobre importações de 26% em 2015 (20% em 2014).

É neste contexto que a CIMPOR, tendo lido e analisado ponderadamente o **Estudo sobre a CONCORRÊNCIA NO SECTOR PORTUÁRIO (doravante “Estudo”)**, elaborado pela Autoridade da Concorrência, se vem pronunciar, aderindo à sua

2 / 5

principal conclusão: o setor enferma de um significativo e relevante défice de concorrência.

Entendemos contudo que o Estudo deveria aprofundar os dois seguintes aspetos:

- a) **Análise e caracterização dos terminais de carga geral separada dos terminais de contentores;**
- b) **Análise comparada dos modelos de gestão dos terminais de carga geral – modelos de concessão dos terminais vs modelo de licenciamento de operadores – e das suas virtualidades.**

Diferenciação entre Terminais de Contentores e Terminais de Carga Geral.

Esta diferenciação é tanto mais importante quanto diferenciado é o mercado de cada um deles (mercado-clientes, mercado-destino das exportações ou importações, tipo de operações e ainda tipo de navios operados).

Desde logo, os clientes dos terminais de contentores são os Armadores, enquanto os clientes dos terminais de carga geral, na maioria, são os próprios exportadores, cujo poder negocial é substancialmente diferente do dos primeiros e depende da respetiva dimensão, das características dos produtos/mercadorias e da localização das respetivas unidades industriais.

Modelos de gestão das operações portuárias nos Terminais de Carga Geral.

O estudo versa sobretudo sobre modelos e configurações de regimes de concessão dos terminais e não contempla um outro modelo em funcionamento em Portugal, no Porto de Aveiro e Faro, cujas virtualidades estão bem patententes.

Trata-se de um modelo assente no licenciamento de operadores portuários que podem operar, aí sim, em regime de concorrência dentro do mesmo porto/terminal.

Quer o porto de Aveiro, quer o porto de Faro, são os portos com fatura portuária mais reduzida, como o comprova o estudo sobre o tema promovido pelo Centro Português de Carregadores e nós próprios, que utilizamos, como já referimos, todos os portos de Aveiro a Faro.

Entendemos que esta menor fatura portuária para o cliente do porto – a indústria ou o agente exportador – tem diretamente a ver com as menores barreiras à entrada, que se prendem apenas com o preenchimento dos necessários requisitos para o exercício da atividade.

Trata-se, em última análise, de um modelo em que a Frente de Cais, onde os operadores portuários verdadeiramente trabalham, na carga e na descarga dos navios, continua um espaço público e não concessionado a um único operador que, durante o período da concessão – 15 a 20 anos – opera em regime de exclusividade/monopólio.

Cabe referir que nas operações efetuadas nestes terminais, não colhe o argumento da concorrência inter-terminais: na generalidade são produtos que utilizam navios completos e com um peso de transporte interno muito significativo e com distâncias entre terminais que inviabilizam quaisquer possíveis alternativas.

Veja-se o caso da Região da Grande Lisboa: o único terminal de Carga Geral com calados superiores a 8 metros situa-se em Setúbal e está concessionado.

Este modelo que, repetimos, conduz a (i) custos portuários mais reduzidos; e (ii) melhor qualidade de serviço (melhores ritmos de carga, maior atenção às necessidades dos clientes, ...) deveria merecer a atenção devida, em contraponto com o modelo das concessões que, na realidade, “fecha” o porto para um único operador.

Finalmente acrescentamos que este modelo de licenciamento de operadores em terminais de carga geral é o modelo que conhecemos em vários países e, em particular, em Espanha e no Brasil.

Este o contributo da CIMPOR.

Permanecendo ao dispor de V. Exa. para eventuais esclarecimentos adicionais, endereçamos a V. Exa. os nossos melhores cumprimentos.



ADMINISTRADOR