

Comunidades Portuárias de
Leixões
Figueira da Foz
Lisboa
Setúbal
Sines

Estudo sobre a CONCORRÊNCIA NO SECTOR PORTUÁRIO

Um Contributo das Comunidades Portuárias dos Portos Portugueses do Continente

As Comunidades Portuárias dos Portos Portugueses do Continente (CPs) tomaram conhecimento do

Estudo sobre a CONCORRÊNCIA NO SECTOR PORTUÁRIO

elaborado pela Autoridade da Concorrência (AdC), datado de Julho de 2015, e que se encontra em consulta pública até 15 de Setembro de 2015.

As CPs, reconhecendo a importância do Estudo e estando, por sua vez, a elaborar um “Paper” que reflecta a sua Visão a 25 Anos para o Sector Portuário, não podiam deixar de se debruçar sobre o documento da AdC e comentá-lo em torno do tema que é proposto: A CONCORRÊNCIA.

As CPs consideram que o Sector Portuário de Portugal é, desde há alguns anos, um exemplo positivo de desenvolvimento e contributo para a produção da riqueza no País.

As CPs, desde logo, aplaudem, no Estudo, a importância que a AdC reconhece aos Portos Portugueses, “... um papel que ultrapassa o seu contributo directo para a actividade económica e para a criação de emprego...” (nº 16/Pág. 8).

As CPs aplaudem, ainda, a preocupação da AdC de que “... é fundamental que se garanta um funcionamento eficiente do sector portuário nacional...” (nº 18/Pág. 8).

O Estudo confirma a importância da ferramenta portuária para a economia nacional e o padrão de serviço que os portos têm de oferecer para que se cumpra o seu papel instrumental: “um funcionamento eficiente.”

As CPs identificam-se com a AdC, quer no objecto, quer na sua forma!

Na sua metodologia de análise, a AdC dá nota do caminho para que a forma (a eficiência) se adequa ao objecto e este (os portos) cumpra o seu papel

“que ultrapassa o seu contributo directo para a actividade económica e para a criação de emprego...” (nº 16/Pág. 8).

E, assim, no nº 19/Pág. 8, a AdC defende 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...”

As CPs reconhecem o valor da concorrência e, naturalmente, concordam com o princípio.



Comunidades Portuárias de
Leixões
Figueira da Foz
Lisboa
Setúbal
Sines

Porém, as CPs gostariam de ver convenientemente esclarecidas sobre o entendimento da AdC relativamente a:

1. *“condições de concorrência”*

e

2. se as condições de concorrência como *“um instrumento fundamental”* são o único instrumento ou haverá outros, e nesse caso, quais são.

Quanto à primeira questão, a AdC não podia ser mais clara sobre o seu entendimento das condições de concorrência descrevendo-as nos números 9, 10, 11 e 12 (Pág. 7) do Estudo.

Segundo a AdC e sumariamente, a concorrência deve fazer-se pelo mercado e no mercado e, neste caso, dentro de cada porto e entre portos.

As CPs, conhecendo a realidade portuária nacional, constituída por portos de pequena/média dimensão, entendem que é necessário ter em conta a massa crítica de carga a movimentar para que seja possível assegurar, ao mesmo tempo, a concorrência dentro dos portos e as condições de sustentabilidade económica e financeira dos seus Actores e *“... a eficiência e a qualidade de funcionamento do sector portuário nacional...”*

Quanto à segunda questão, a AdC no nº 21/Pág. 9 esclarece que

“optou por seguir um quadro de análise que identifica, numa primeira fase, um conjunto de factos e sintomas passíveis de indiciar problemas de funcionamento do sector portuário nacional”

Para no nº 69/Pág. 18, concluir que

“... A identificação de constrangimentos de outras ordens, que não os constrangimentos à concorrência, não cabem no âmbito deste estudo, o qual procurará identificar apenas os constrangimentos de índole concorrencial.”

A AdC reconhece neste mesmo nº 69

“...que alguns dos condicionamentos à competitividade dos portos nacionais poderão não resultar de constrangimentos à concorrência, mas de constrangimentos de outra ordem...”

e cita os constrangimentos infra-estruturais como exemplo, deixando intocável a estrutura do Estado, omnipresente nos portos, e tantas vezes factor de distorção da concorrência e factor de disfuncionamento dos portos.

Afigura-se-nos, assim, que o Estudo não é exaustivo no diagnóstico das condições do funcionamento do Sistema Portuário Nacional, orienta-se, sobretudo, para a multiplicação dos Actores dentro dos portos, a concorrência pela concorrência, sem cuidar suficientemente das consequências da doutrina preconizada para o funcionamento eficiente e eficaz dos portos portugueses.



Comunidades Portuárias de
Leixões
Figueira da Foz
Lisboa
Setúbal
Sines

Um ponto particularmente frágil do Estudo encontra-se na página 74, no ponto 3.2.2, sobre a qualidade dos serviços portuários onde se diz que

“No âmbito do presente estudo, a AdC remeteu um questionário aos principais utilizadores dos portos e terminais nacionais, no qual solicitava a avaliação, por parte destes utilizadores, da qualidade dos serviços prestados...”

E que

“Foram recebidas 27 respostas ao questionário em questão...”

As CPs consideram a amostra insuficiente para um sector que interage com um universo de 143 224 empresas portuguesas importadoras e 57 631 exportadoras que se dedicam ao comércio internacional usando, principalmente, a via marítima, bem como 90 agentes de navegação, 250 agentes transitários e 200 despachantes que operam em Portugal, para já não falar nas dezenas de armadores que escalam os portos portugueses com elevado grau de satisfação. (Dados do INE/2014/AGEPOR/APAT/CDO).

Como consequência, as CPs questionam a AdC pelo facto de, com base em APENAS 27 respostas, 11 carregadores e 16 armadores e agentes de navegação, concluir:

“a) Em geral, os utilizadores dos portos não avaliam, de uma forma positiva...”

b) As vertentes que são alvo de uma avaliação mais baixa por parte dos utilizadores portuários, ... Correspondem ao preço e ao value to money ou relação qualidade-preço dos serviços prestados nos terminais portuários;

c) A percepção dos carregadores relativamente aos serviços nos terminais portuários é mais negativa do que a percepção dos agentes de navegação e armadores;

d) As maiores preocupações dos carregadores relativamente aos serviços nos terminais estão, à semelhança do que acontece com a generalidade dos utentes portuários, relacionadas com os preços praticados e o value for money ou relação qualidade-preço dos serviços prestados;

(e) A maioria dos utilizadores que responderam ao questionário remetido pela AdC entendem não estar em condições de comparar o grau de desempenho dos portos nacionais com o grau de desempenho existente nos principais portos europeus;

(f) Ainda assim, a maioria dos utilizadores que procedem a tal comparação, percecionam uma desvantagem dos portos nacionais face aos principais portos europeus, nomeadamente no que diz respeito aos preços dos serviços e à eficiência das operações. Alguns destes utilizadores indicam que estas diferenças podem estar relacionadas com uma menor escala das operações levadas a cabo em portos nacionais.”

As CPs não podem deixar de afirmar que a logística portuguesa, onde se insere a dinâmica actual dos portos portugueses, constituiu a grande ferramenta (não exclusiva, obviamente) que tornou possível alavancar as exportações portuguesas, no modo como o fizeram, e que mereceu elogio interno e externo.



Comunidades Portuárias de
Leixões
Figueira da Foz
Lisboa
Setúbal
Sines

Isto não é compatível com as conclusões do Estudo da AdC baseadas em singelos 27 inquéritos!

Mas esta dinâmica actual dos portos portugueses tem métrica para a sua avaliação!

Esta dinâmica actual dos portos portugueses está patenteada, inequivocamente, no crescimento do Sistema Portuário Nacional que, desde 2005, na Carga em Contentores, a mais permeável à mudança de Canal Logístico, cresceu à taxa média anual de +11,6%, enquanto a economia portuguesa, no mesmo período, decresceu à taxa média de -0,4%.

E ainda, no mesmo período e na mesma carga, a Espanha cresceu apenas +2,8% e a União Europeia +3,1%, números que falam por si sobre a magnitude do desempenho do Sistema Portuário Nacional.

Acrescente-se, também, que no período 2010/2014, quando a economia portuguesa atravessou uma das suas maiores crises das últimas décadas, decrescendo à taxa média anual de -1,7%, o Sistema Portuário nacional e para todas as mercadorias movimentadas, cresceu à média de +6,22%.

São dados do IMT e do INE!

Claro que os Portos Portugueses poderiam ter crescido mais se para tanto a Economia Portuguesa em vez de decrescer -1,7%, ao ano, tivesse crescido +1,7%, por exemplo.

Tempos houve em que a Economia Portuguesa se queixava do Sistema Portuário Nacional e com razão. Mas são tempos idos esses!

O Sistema Portuário Nacional é gerador de riqueza e gerador de postos de trabalho. É um Sector que se está a posicionar para uma forte progressão do comércio internacional no Oceano Atlântico como centro económico em torno das dinâmicas

- do expectável acordo de comércio livre entre os Estados Unidos e a União Europeia,
- dos fluxos de carga Norte/Sul tendo como eixos o Mercosul e o SADC,
- do desenvolvimento da Zona Económica do Golfo da Guiné.

É particularmente confrangedor no Estudo a análise comparativa das rentabilidades, económica e financeira, dos terminais portuários. A AdC em vez de comparar com indicadores sectoriais a nível mundial e europeu, ou com terminais equivalentes em Espanha, compara informação dos Puertos del Estado que nos parecem equivaler às Administrações Portuárias portuguesas e não a operadoras portuárias equiparáveis.

São realidades diferentes que conduzem a resultados obviamente diferentes.

A nível mundial, o EBITDA dos Terminais Portuários oscila entre 20% e 45% para um EBITDA médio dos Terminais Portugueses de 24,65%, conforme o Estudo menciona no nº 464/Pág. 89.

Parece resultar do Estudo a existência de rentabilidades excessivas que a AdC conjuga com o desconforto dos 11 carregadores *“relacionadas com os preços praticados e o value for money ou relação qualidade-preço dos serviços prestados”*.



Comunidades Portuárias de
Leixões
Figueira da Foz
Lisboa
Setúbal
Sines

Como se refere acima, os Terminais Portuários Nacionais estão no patamar mais baixo do intervalo em que se move o EBITDA a nível mundial!

Porém, uma avaliação do EBITDA do Sector só será completa se for acompanhada de uma avaliação de risco de negócio o que a AdC não fez e que as CPs aconselham que se faça.

Ao contrário dos singelos 27 inquéritos, as CPs reconhecem o interesse em recorrer ao LPI – *Logistics Performance Index* para a caracterização do Sistema Portuário Nacional, um índice construído pelo Banco Mundial.

O LPI é construído sobre 166 Países e, assim, podemo-nos comparar.

Recorrendo ao LPI, constata-se que Portugal ocupa a posição 26ª com o LPI de 3,56, uma posição do Top Quintil onde estão os países *Logistics Friendly*. Neste indicador, a Alemanha é o 1º País do Ranking, com um LPI de 4,12.

Curioso é notar que a distância (0,88) que separa a Alemanha do topo, o LPI de 5,0, é superior à distância que separa Portugal da Alemanha (0,56).

Curioso, também, é podermos concluir que, sendo a Alemanha o primeiro País Europeu em termos económicos e um dos mais fortes a nível mundial, Portugal, na sua 26ª posição, apresenta-se com um desempenho logístico correspondente a 82% do desempenho da Alemanha!

O LPI mostra o desempenho logístico de 166 Países e o Banco Mundial há 14 anos que faz a sua análise, tendo, para o efeito, produzido 4 relatórios, um em cada um dos anos 2007, 2010, 2012 e 2014.

Todavia, em 2014, pela primeira vez, o Banco Mundial decidiu elaborar o “LPI results across four editions” com o objectivo “to better indicate countries’ logistics performance”.

Nesta abordagem do LPI, Portugal desce para a posição 29ª e a Espanha para a 21ª continuando a Alemanha a ocupar a 1ª posição com um Índice de 4,10.

No entanto, a posição de Portugal permanece no 1º Quintil, entre os países *Logistics Friendly*.

De acordo com o Banco Mundial, desde há 14 anos que Portugal está entre os 20% de Países com melhor desempenho logístico a nível mundial, o que nos merece a classificação de *Logistics Friendly*.

As CPs interrogam-se se será o Estudo da AdC compatível com esta realidade quando, sobre o Sistema Portuário Nacional, baseado em 27 inquéritos, nos diz que

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

e que

“As maiores preocupações dos carregadores relativamente aos serviços nos terminais estão, à semelhança do que acontece com a generalidade dos utentes portuários, relacionadas com os preços praticados e o value for money ou relação qualidade-preço dos serviços prestados”



Comunidades Portuárias de
Leixões
Figueira da Foz
Lisboa
Setúbal
Sines

Mas é curioso que no ponto 388 do seu estudo a AdC escreve:

“as vertentes que apresentam uma avaliação média mais elevada correspondem à qualidade dos serviços portuários prestados (3,96), à flexibilidade para solucionar problemas e imprevistos (3,97) e à coordenação existente entre intervenientes nos serviços portuários prestados (4,01).”

Ou seja, mesmo para os 27 inquiridos, o País tem a pontuação mais elevada na Qualidade, na Flexibilidade e Coordenação nos serviços prestados, no Saber Fazer!

É do preço que os 27 inquiridos se queixam!

27 inquiridos, num universo de 200 855 exportadores/importadores, 90 agentes de Navegação, 250 Agentes Transitários e 200 Despachantes sem mencionar os Armadores!

Ou seja, os 27 inquiridos reconhecem no Sistema Portuário Nacional *top quality ports* mas, ao mesmo tempo, desejam pagar pelos serviços prestados como se de *outlet ports* se tratasse!

Cabe pois perguntar: 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” ?

Portanto, as CPs tomam a liberdade de recomendar à AdC que na página 6 do Enquadramento da Consulta Pública no título do ponto 4.1. onde o Estudo identifica

Factores e Sintomas de um funcionamento ineficiente

identificasse

Factores e Sintomas de um funcionamento eficiente

Os portos, como bem aponta a AdC no nº158 do Estudo (pág. 39), estão integrados na cadeia logística, fazendo parte de canais logísticos que se refazem a todo o momento em função de um vasto conjunto de factores, cujo desempenho o LPI procura captar de forma holística. E é assim que Portugal aparece classificado entre os que melhor desempenham do ponto de vista logístico, onde os portos estão incluídos.

Não obstante esta perspectiva integrada da logística que a AdC reconhece é, contudo, limitadamente no preço que a AdC se centra para concluir sobre a substituição de um porto por outro. E a conclusão da AdC não pode deixar de conter contradições insanáveis como se pode ver a seguir:

Comunidades Portuárias de
Leixões
Figueira da Foz
Lisboa
Setúbal
Sines

- No inquérito promovido pela AdC o preço dos serviços teve *“as avaliações mais negativas”* dos 27 inquiridos, mas, ao mesmo tempo, *“o custo das operações de movimentação de carga nos terminais portuários constitui uma parcela relativamente reduzida do custo total de transporte das mercadorias”*. Acresce, ainda, conclui o Estudo, que *“Na avaliação da eventual substituibilidade entre dois portos, o cliente tenderá a ponderar não apenas os custos de utilização dos serviços portuários, mas também...”*.

A AdC, ao analisar os 27 inquéritos, oscila, claramente, entre realçar o preço com factor de penalização do Sistema Portuário Nacional que resulta da opinião de 11 carregadores e o reconhecimento do reduzido impacto do custo dos terminais portuários no custo total de transporte, para concluir que, na substituição de um porto por outro, ponderam o custo mas ponderam, igualmente, outros factores (*mas também lê-se no Estudo transcrito acima*).

A substituição de um porto por outro faz-se sempre e quando as condições de eficiência e de eficácia nesse porto se deterioram a tal nível que agravam os seus custos e, por consequência, tornam mais competitivo (mais barato) qualquer porto adjacente que mantenha o seu desempenho em termos de eficiência e de eficácia.

Os carregadores procuram canais logísticos eficientes e eficazes cuja apreciação se faz em termos de *“Punctuality and Fiability”* e onde o *“Compressing Time”* se configura como variável condutora do negócio. O preço não é determinante sendo, todavia, importante!

Reflexões sobre o preço como a que é proposta no Estudo da AdC, em que

“a substituição de um porto por outro em reacção a um pequeno (ainda que significativo e não transitório) aumento de preços”

não correspondem à realidade em que se movem os Operadores Logísticos e, por isso, carecem de sentido prático.

Coloca-se logo a questão de saber o que é um preço, simultaneamente, pequeno, significativo e transitório!

No caso português, por exemplo, durante as greves de 2012 em que uma parte significativa da carga contentorizada se moveu do Porto de Lisboa para o Porto de Leixões, foram razões de eficiência e de eficácia e não razões de preço que impulsionaram a mudança!

Leia-se o que a propósito da Eficiência Portuária num *“Paper”* do *World Bank* se escreve:

- *An Improvement in Port Efficiency from the 25th to the 75th percentile reduces Transport Charges a little more than 12%.*
- *Inefficient ports also increase handling costs, which are one of the components of shipping costs.*
- *Reductions in country inefficiencies associated to transport costs from the 25th to 75th percentiles imply an increase in bilateral trade of around 25%.*

Comunidades Portuárias de
Leixões
Figueira da Foz
Lisboa
Setúbal
Sines

"Port Efficiency, Maritime Transport Costs and Bilateral Trade"

Ximena Clark
World Bank

David Dollar
World Bank

Alejandro Micco
Inter-American Development Bank

Portos Portugueses Eficientes e Eficazes é aquilo por que as Comunidades Portuárias lutam e neste sentido, considera-se que

- Os Actores, Públicos e Privados, dos Portos têm de manter patamares elevados de Qualidade dos Serviços prestados, o que implica níveis elevados de investimento;

A este propósito, é curioso que a AdC, no ponto 143 do Estudo, reconhecendo a dimensão dos investimentos, subordinando-a à necessidade de eficiência, considerando mesmo que

"se tais investimentos forem de montante significativo"

podem obrigar

"a prazos de adaptação alargados."

se surpreenda que um aumento de preços na concorrência intraporto não provoque a *"substituibilidade na perspectiva da oferta"*.

- Há necessidade de equacionar nos prazos das concessões a colocação dos Portos Portugueses em igualdade de concorrência com os demais países Europeus.
- Há necessidade de criar Empresas e Institutos Públicos com capacidade económica e financeira para assumir o risco do elevado nível de investimento.
- A Qualidade do Estado ao nível da Regulação e Supervisão Portuária é essencial para garantir a eficiência e a eficácia do Sistema Portuário Nacional.
- Se incentive uma cultura portuária de eliminação dos estrangulamentos nos processos, muitas vezes consequentes de normativos estatais desajustados da realidade, de modo a melhorar o desempenho do Sistema Portuário Nacional, isto é, a sua Eficiência e a sua Eficácia.
- Os ganhos de Eficiência e de Eficácia sejam transmitidos à Cadeia Logística como forma sistemática de reduzir o custo do Sistema Portuário Nacional

Todavia, na sua insistente preocupação sobre o preço como factor de mudança, a AdC, como já vimos, elenca a concorrência pelo mercado e no mercado como condição necessária e suficiente para a redução de preço dos serviços portuários e para o funcionamento eficiente dos portos.

Comunidades Portuárias de
Leixões
Figueira da Foz
Lisboa
Setúbal
Sines

Assim, a AdC considera um obstáculo à concorrência aquilo que classifica como concentração da actual estrutura de mercado que tanto quanto se sabe nasceu e se desenvolveu de acordo com a Lei Portuguesa sem que tenha havido, da parte da AdC, qualquer obstáculo à concentração de que agora se queixa.

Aliás, neste âmbito, a AdC reconhece o alinhamento de Portugal com a evolução empresarial internacional quando no Estudo diz

“...em Portugal, em linha com o que tem sido a evolução empresarial registada internacionalmente no transporte e movimentação de mercadorias, existe uma integração vertical relevante nas actividades relacionadas...” (nº290, pág. 59).

Porém, infelizmente, a AdC conclui ao contrário, isto é, quando o Mundo Logístico, por razões de escala do negócio, multiplica, a AdC divide!

“Identificaram-se supra um conjunto de elementos relativos á estrutura de mercado que indiciam a existência de um poder de mercado significativo no sector portuário nacional...” (nº 324 Pág. 64).

“Referimo-nos, entre outros, às estruturas de mercado significativamente concentradas...” (nº 325, Pág. 65).

E, assim, enquanto no Mundo Logístico crescem as unidades de transporte (navios, aviões, camiões, comboios), concentram-se os Armadores de transporte de contentores em 4 grupos (alianças operacionais ao que se julga), convergem os espaços geopolíticos para dimensões supranacionais (acordo económico Estados Unidos/União Europeia em perspectiva) todos numa busca de escala de negócio que responda à Globalização, neste ambiente, a AdC propõe no seu Estudo:

A concorrência no mercado e pelo mercado e no primeiro caso, recomenda a concorrência intraporto e a concorrência interportos.

As Comunidades Portuárias reconhecem que a concorrência entre os portos pode ser benéfica para o estímulo da Eficiência e da Eficácia dos Portos Portugueses, desde que isso não prejudique a capacidade do Sistema Portuário Nacional em competir, como um todo, no Mercado Global.

Neste sentido, as Comunidades Portuárias reconhecem que um modelo para o Sistema Portuário Nacional, simultaneamente colaborativo e concorrencial, um modelo de “coopetition”, deverá orientar as relações dos portos, entre si, dentro do Sistema.

Porém, no que à concorrência intraportos diz respeito, as CP’s reafirmam que, dada a dimensão dos Portos Portugueses, têm duvidas se qualquer dos nossos portos tem “Business Critical Mass” para sustentar a concorrência dentro do porto sem prejuízo da sustentabilidade económica e financeira dos Actores e, conseqüentemente, da sua capacidade em manter a Qualidade da Oferta.



Comunidades Portuárias de
Leixões
Figueira da Foz
Lisboa
Setúbal
Sines

O Sistema Portuário Nacional não pode ser competitivo sustentando-se na atomização dos seus Actores, dentro de cada porto.

Aliás, nos Portos Portugueses há mesmo aspectos da sua estrutura actual que contrariam o sentido da concorrência tal como a AdC a entende e sobre os quais vale a pena pensar.

Por exemplo, o Porto de Leixões, em contentores, para movimentar 650 000 TEUS dispõe de dois cais com profundidades diferentes. No futuro, com a construção de um cais a -14 m de profundidade e oferecendo, então, uma capacidade de 1,5 milhões de TEUS, o porto disporá de 3 linhas de atracação com 3 cotas de profundidade diferentes (-10 m/-12 m/-14 m) e em 3 localizações diferentes.

Neste cenário, em progresso em Leixões, cabe perguntar quem concorre com quem? Dentro do Porto de Leixões, será que os Cais a -10 m e a -12 m concorrem com o cais a -14 m? Não estará este cais, dentro do porto, sem concorrência pelas características da sua estrutura física? Não será pela saudável concorrência interportos que se estimulará a Eficiência e a Eficácia do Terminal de Leixões a -14 m?

Em cada Porto Português é possível apresentar exemplos de pequenez de dimensão e de limitações de estrutura que tornam negativa a concorrência intraporto face à necessidade de uma Oferta de Qualidade própria do 1º Quintil do LPI onde Portugal se encontra, conforme se disse acima.

As CPs consideram que, face a esta circunstância e face à necessidade de controlar as potenciais posições dominantes dentro de um porto que possam afectar o interesse público inerente ao Sector Portuário, só a supervisão e a regulação estão em condições de intervir com sucesso em benefício de Portugal e não em seu prejuízo, como já acima se disse.

Será, pois, pela Qualidade do Estado que, dentro dos Portos Portugueses, se podem e devem travar as potenciais posições dominantes dos Actores da Oferta de Serviços Portuários e não pela partilha do porto em peças pequenas e sem capacidade para intervir na Economia Global.

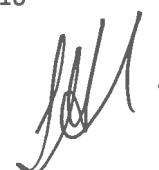
Isto leva-nos ao modelo de governação dos portos que constitui a Recomendação 1ª da AdC.

Se, por um lado, se considera que a dimensão dos Portos Portugueses é insuficiente para proporcionar uma concorrência intraportos que garanta, também, a qualidade da oferta portuária, por outro lado, consideramos positivas as recomendações da AdC sobre a *Governance* dos portos em que se estabelece:

“...como linha orientadora das administrações portuárias, a promoção da utilização eficiente das infraestruturas, do desempenho dos serviços portuários e do valor gerado para os utilizadores dos portos...”

“...mecanismos que restrinjam ou comprometam o Estado a não impor às administrações portuárias a distribuição (excessiva) de dividendos...”

“...as administrações portuárias deverão estar obrigadas a publicar um conjunto alargado de indicadores de eficiência e de produtividade...”



Comunidades Portuárias de
Leixões
Figueira da Foz
Lisboa
Setúbal
Sines

“...a efectiva implementação do (novo) regulador sectorial, a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT).”.

Em remate do modelo de *Governance*, as CP'S recomendam, ainda, que se torne obrigatório para as Autoridades Portuárias a construção dos seus Planos Estratégicos onde se reflectam as opções estratégicas de cada porto para um horizonte de 10 anos.

As CPs, reafirmando o seu empenho na Concorrência no Sistema Portuário Nacional, consideram, no entanto, que o Estudo da AdC é direccionado num sentido da atomização dos Actores dentro dos portos como meio de garantir a eficiência e a eficácia dos portos o que nos merece fortíssimas dúvidas, quer pela fragilidade económica e financeira a que estes Actores ficam sujeitos, quer pela desproporção de poder na relação negocial com o Mundo Global onde os átomos têm de viver.

Mas cabe ainda perguntar se a atomização dos Actores nos Portos Portugueses buscando, sem cessar, a Concorrência no Sistema Portuário Nacional não o fragilizará, de forma irreparável, no plano externo ao ponto de lhe retirar capacidade para a Concorrência do Sistema Portuário Nacional no contexto Europeu e desde logo, no âmbito da Ibéria.

Assim, atendendo ao papel que o Sector Portuário Nacional desempenha na economia, e tal como reconhecido pela AdC, “...um papel que ultrapassa o seu contributo directo para a actividade económica e para a criação de emprego...”, as CPs entendem que a sua competitividade resulta da optimização, da eficiência e da eficácia de um sistema nacional integrado de logística, do qual os Portos são uma componente. Nestas circunstâncias as CPs consideram que o desenho de políticas descontextualizadas, baseadas na concorrência entre partes do sistema enfraquece a competitividade do todo, em especial, quando a cada parte lhe falta “Business Critical Mass”. A concorrência deve favorecer o interesse nacional e não prejudicá-lo.

Nesse sentido o sistema logístico nacional, para ser competitivo necessita de massa crítica (dimensão) da qual depende, em última análise, a confiança dos operadores.

É dessa massa crítica que vão resultar economias de escala... redução dos custos operacionais unitários.

A concorrência “tout court” é entre Portugal e os países da costa Atlântica e da costa Mediterrânica.

Nenhuma medida que afecte a competitividade nacional, pode ser considerada. A prática concorrencial deverá ser acerrimamente defendida em sentido lato e nunca em sentido estrito.

Da concorrência “inter” e “intra” portos resultarão atomizações redutoras da massa crítica de cada um deles e do sistema, com o conseqüente aumento dos custos operacionais e a perda de eficiência e de eficácia.

Os efeitos serão, exactamente, o inverso dos pretendidos.

Comunidades Portuárias de
Leixões
Figueira da Foz
Lisboa
Setúbal
Sines

As CPs entendem, ainda, que o Sistema Portuário Nacional deve servir o Interesse Nacional, consubstanciando-se muito para além do interesse dos seus utilizadores finais, pois é, em si, um Sector Estratégico de Desenvolvimento de Portugal onde se cria valor, tanto para a Economia Nacional, como para as Economias Regionais dos seus *hinterland* o que, em ambos os casos, está muito para além dos interesses dos utilizadores finais a que o Estudo da AdC recorre com frequência.

As CPs avaliam, ainda, o Estudo como tendo sido orientado num sentido muito crítico sobre o funcionamento do Sistema Portuário Nacional apesar das evidências, ditadas pelos números, do seu bom desempenho.

As CPs lamentam vivamente que o Estudo deixe uma imagem persecutória ao Sistema Portuário Nacional como se pode inferir do nº 427/Pág. 83 onde se escreve:

(...o mau desempenho (relativo) do sector portuário nacional parece resultar, também, da análise feita a partir...)

Um mau desempenho, afinal relativo, que parece resultar!

Isto não é aceitável, basta!

As CPs recusam que a AdC, num Estudo veiculado por si, um Organismo Publico, trate incorrectamente os portos que representam, por onde Portugal gera e desenvolve a sua economia numa significativa escala, em divergência do que Instituições Internacionais credíveis reportam.

As CPs manifestam a sua inteira disponibilidade para colaborar com a AdC mas no sentido de melhorar o que já de bom tem o nosso Sistema Portuário Nacional fazendo de Portugal

“The European Port in the Atlantic: Easier to call”

Pelas Comunidades Portuárias dos Portos Portugueses do Continente Subscritoras

14 de Setembro de 2015



Jaime H Vieira dos Santos
Presidente da Comunidade Portuária de Leixões