

CONCORRÊNCIA NO SECTOR PORTUÁRIO

Consulta Pública de Julho de 2015

pela

AdC - AUTORIDADE DA CONCORRENCIA

Apresentamos seguidamente alguns contributos da PORTSINES SA , como empresa de estiva e como concessionária de um terminal portuário de serviço público, respeitantes à análise efectuada aos documentos da AdC sobre o assunto em título, postos à discussão pública em 15 de Julho.

Estes contributos têm em conta no particular a realidade do que envolve a Portsines, sem prejuízo de nos pronunciarmos sobre outros factores do que se entende ser a realidade portuária nacional , como contributos para a pretendida discussão pública .

I – “ Consulta Pública “

Vejamos no imediato o que a AdC designa em subtítulo por “ **Consulta Pública** “e que passamos a designar por “documento “, *transcrevendo-se e identificando* , quando justificável ,parte do ponto ou afirmação objecto do pretendido comentário ou análise .

Assim , temos:

32. (ii) o pagamento dos serviços portuários pelo armador ao operador do terminal portuário e restantes prestadores de serviços, bem como as taxas portuárias à administração portuária.....

Neste reportado ponto e em muitos outros do documento em análise denota-se o conceito generalizado de que a operação portuária é paga ao operador do terminal pelo armador , a quem o carregador contrata todo o serviço

Esta generalização é errada , porquanto tal só ocorre paticamente com os contentores ,podendo com isso induzir em erro as seguintes análises e conclusões .

Com efeito , na quase totalidade das operações de granéis e de carga geral os serviços portuários são contratados e pagos ao operador do terminal pelo carregador .

57. A literatura disponível indica, em linha com o mencionado, que não serão apenas os preços dos serviços portuários (e a sua influência no custo total do transporte) a afetar o volume de trocas existentes. Também a qualidade dos serviços poderá influenciar o volume de trocas internacional, tendo sido estimado que um dia adicional de trânsito de mercadorias pode reduzir os volumes de mercadoria comercializada em cerca de 1%¹⁶. Em bens perecíveis ou sensíveis à passagem do tempo, este efeito negativo tenderá a ser significativamente superior.

Não obstante no decorrer do documento este conceito (*qualidade dos serviços*) ser descurado , o mesmo é muito importante e não pode deixar de ser destacado quando se fala em concorrência . Efectivamente , só considerar o preço como elemento valorativo da concorrência, ou como o mais importante , é esquecer que esta depende de outros factores , tais como : acessibilidades (rodo e ferroviárias) , qualidade e eficiência do serviço , resposta atempada , disponibilidade e horário de funcionamento , capacidade instalada e meios adequados , oferta de linhas ou disponibilidade de

navios ,características do terminal (fundos, comprimento dos cais e outras condicionantes à demanda dos navios) e muitos outros .

Reforçamos a ideia que a competitividade de um porto é uma resultante de vários factores , nomeadamente dos acima elencados ,e não só do preço , que , com mais ou menos peso , contribuem no seu todo para uma efectiva concorrência .

Pag 22 Tabela 1: Caracterização das infraestruturas / terminais portuários

Na Tabela 1 , apresentada na página 22 e referida nomeadamente no ponto 170 , falta a indicação de algumas empresas .

A referencia a “ Outros “ , num trabalho que pretende ser um levantamento da realidade , parece ser uma atitude demasiado simplista .

86 nota30 Por outro lado, a própria localização geográfica dos portos será um dos determinantes das vantagens ou desvantagens competitivas dos mesmos, com impacto no nível e tipo de carga movimentada em cada um dos portos do sistema portuário do continente. O tipo de atividade económica localizado no hinterland ou área de influência em terra de cada porto, bem como as ligações terrestres destes com o seu hinterland, não deixarão, também, de determinar o nível e tipo de carga movimentada em cada um dos portos.

Quanto a outros factores que determinam a competitividade dum porto ,em complemento do que afirmámos em comentário ao ponto 57 , convém reter o que consta na nota do ponto 86 (que acima transcrevemos) ; efectivamente, não podemos cair na facilidade de algumas conclusões do documento que passam por cima ou esquecem o que contribui para a real concorrência e competitividade de um porto .

Pag 27 Tabela 10: Movimentos de carga por tipo de granéis sólidos (2013) – Ton.

Quando nesta tabela é referido em termos genéricos “ Produtos Agrícolas “ ,partimos do princípio que esta designação engloba diferentes granéis que deveriam ser identificados separadamente . Em por exemplo : Granéis Agro-Pecuários (matérias primas para rações) , Granéis Alimentares (matérias primas alimentares , como seja o arroz , o trigo panificável e outros grãos para alimentação humana) , Granéis Sólidos Químicos (como sejam adubos , matérias primas para adubos e outros granéis químicos com fins industriais)

114 e 120 Já no que concerne aos granéis sólidos, são os portos de Viana do Castelo, Aveiro, Figueira da Foz, Lisboa e Setúbal que apresentam uma intensidade de especialização ou vantagem comparativa revelada neste tipo de carga

Pensamos ser um grave lapso em termos de “ vantagem comparativa revelada “ o não se considerar o Porto de Sines como um porto de Granéis Sólidos .

Com efeito , há que ter em conta a efectiva movimentação de granel sólido em Sines (cerca de 5 milhões de toneladas por ano), a capacidade de movimentação aí instalada, o potencial de crescimento e ainda outros importantes factores ,tais como : fundos disponíveis (-18 metros ao ZH) , comprimentos de cais (mais de mil metros), terraplenos existentes e potenciais (cerca de 30 hectares) , equipamentos específicos , horário de funcionamento (24 horas por dia de forma continuada , 362 dias por ano , sem alteração das tarifas) e muitos outros .

Tudo o acima afirmado e que não pode ser contestado , leva a que se tenha de considerar o Terminal Multipurpose de Sines – TMS , concessionado à Portsines , como um terminal de granéis sólidos por excelência , consideração esta reconhecida não só pelo mercado nacional como por instituições internacionais , tais como pela DBTG (Dry Bulk Terminal Group).

148. De facto, as características específicas de cada tipo de carga implicam, normalmente, o recurso a meios técnicos específicos e infraestruturas distintas na movimentação da carga, o que faz com que a movimentação de determinada carga num terminal especializado nesse tipo de carga ocorra, tendencialmente, de uma forma mais eficiente (v.g., em termos de custo e tempo) do que se tal carga fosse movimentada num terminal não especializado na mesma

O conteúdo deste ponto supra reforça o que dissemos anteriormente em comentário aos pontos 114 e 120 .

160. Convirá realçar que o custo das operações de movimentação de carga nos terminais portuários constitui uma parcela relativamente reduzida do custo total de transporte das mercadorias do seu local de origem até ao seu local de destino. Consequentemente, um pequeno aumento do preço dos serviços portuários, em determinado porto, acaba por se diluir nos custos totais de toda a cadeia logística e, nessa medida, tenderá a ter um impacto reduzido na eficiência global da cadeia logística de que aquele porto é apenas um elo de ligação entre o transporte em terra e o transporte marítimo.

Convém reter esta afirmação pois a mesma traduz a realidade por vezes esquecida no decorrer do documento .

197. No que se refere ao porto de Setúbal, a Tersado, participada do Grupo ETE,

Neste porto também temos carregadores (Cimpor e Secil) a participar no capital social e na administração de concessionários e de empresas operadoras portuárias.

198. Por último, o Grupo ETE encontra-se presente no porto de Sines, através da Portsines, empresa concessionária, em regime de serviço público, do Terminal Multipurpose de Sines, o qual movimenta a generalidade da carga geral fracionada e dos granéis sólidos movimentados naquele porto.⁶⁷

O Grupo ETE participa só em 60 % do capital social da Portsines , porquanto os outros 40 % pertencem a um importante carregador (EDP).

Também deve ser tido em consideração que neste terminal também podem ser movimentados contentores (o que já tem ocorrido), não estando a movimentação limitada ao indicado no ponto do Documento .

3.1.3 Taxa de utilização do sistema portuário do Continente

No nosso entender, também neste particular, a análise e conclusões retiradas no referente à taxa de utilização dos terminais está distorcida , nomeadamente quando *refere “ 244....potenciais riscos de congestionamento passíveis de restringir a capacidade concorrencial dos operadores que operam tais infraestruturas*”

Com efeito, o que pode ocorrer é que a baixa utilização dum terminal possa levar a uma subida de preços dos serviços prestados , tendo em conta a necessidade de cobertura dos seus custos fixos , nomeadamente dos respeitantes às rendas a pagar às autoridades portuárias.

Por isso no nosso entender dever ser privilegiada as rendas de natureza variável em detrimento das fixas .

3.1.3 Taxa de utilização do sistema portuário do Continente

3.1.4 Grau de diferenciação entre as várias infraestruturas portuárias

Nestes pontos são evidenciadas efectivas realidades quanto à diferenciação dos portos e das infraestruturas , bem como das diferentes taxas de utilização , das capacidades instaladas , dos factores de localização e das actividades económicas na área de influencia territorial , bem como outros factores diferenciadores .

Contudo , no nosso entender , acaba por pretender retirar conclusões que contrariam os pressupostos reportados e afirmados .

297..... *O facto de muitos dos terminais existentes apresentarem prazos de concessão bastante alargados apenas contribui para reduzir a concorrência potencial pelo mercado, dificultando a entrada no mercado de novos operadores.*

Em alguns países europeus esses prazos são mais alargados e não é por tal facto que a concorrência é menor .

Em Espanha , bem recentemente , houve extensão de prazos em diversas concessões . Com prazos maiores haverá capacidade para maiores investimentos e para amortizar em mais tempo o necessário investimento , assim como permite programar estes e a actividade a um longo prazo , com benefícios não só futuros como imediatos .

299. *Outra barreira à entrada de novos operadores de terminais que afeta, não apenas as concessões de novos terminais portuários mas também a atribuição de concessões de terminais que já estão em funcionamento, está relacionada com a dimensão do investimento e com a sua natureza de (em grande medida) custo afundado que, normalmente, está associado à concessão em causa. Em parte, este investimento é também elevado devido às rendas que o concessionário tem que pagar às administrações portuárias, importando notar que uma eventual redução de rendas pelas administrações portuárias resultaria em menores barreiras à entrada e, conseqüentemente, um reforço da concorrência pelo mercado.*

300. *Relevam-se, igualmente, as possíveis economias de experiência associadas à exploração dos terminais que favorecem os operadores já instalados no mercado, em particular o operador que já explorou o terminal, no caso da renovação da concessão de terminais já existentes e cujo prazo de concessão terminou.*

O afirmado nos pontos anteriores e noutros pontos associados reforçam a nossa ideia de que a continuidade ou a prorrogação de uma concessão , dentro de regras pré-estabelecidas e de conhecimento público , é um factor que de certo contribuirá para uma estabilidade e continuidade do serviço prestado e para um não agravamento de custos, não esquecendo a paz social (nomeadamente a da mão de obra portuária) pelo facto de não existir alteração da entidade empregadora , questão esta esquecida, eventualmente , no documento em apreço, apesar da sua grande importância .

Com efeito ,está por esclarecer de forma clara o que ocorrerá , com a mão de obra de uma empresa concessionária, no fim da concessão ,*versus* o surgimento de novo concessionário .

311e outros . *Analizando o caso concreto do setor portuário, refira-se que a responsabilidade da escolha do porto e do terminal a utilizar na movimentação de carga dependerá do transporte específico que estiver em causa, podendo tal responsabilidade caber ao carregador ou ao armador. Contudo, geralmente, o pagamento dos custos associados à utilização do porto e do terminal são diretamente pagos pelo armador e não pelo carregador, ainda que os mesmos sejam posteriormente passados para o carregador.*

Estes considerandos e afirmações uma vez mais só são aplicáveis à operação de contentores ,continuando a ser esquecido novamente o que ocorre com os outros tipos de carga .

324. *Identificaram-se supra um conjunto de elementos relativos à estrutura de mercado que indiciam a existência de um poder de mercado significativo no setor portuário nacional, em particular de alguns dos operadores portuários que apresentam quotas de mercado mais elevadas.*

É falaciosa a pretensa conclusão retirada quanto à existência de um denominado poder e de quotas de mercado no sector portuário que necessariamente determinem que com isso se pratiquem os preços que se querem .

Não é por tal eventual ocorrência estrutural que deixa de haver concorrência .

Se não o que dizer , relativamente ao mercado nacional , com o que ocorre , nomeadamente , no mercado cimenteiro , papeleiro, gasoleiro , do açúcar e de outros.

3.2.1 Níveis e estrutura de preços praticados

Sendo certo que a maior componente pertence ao que denominam “ Operação e Estiva ” / “ Operação de movimentação de Carga ” , com um peso variando entre 45 % a 60 % , também é certo que é nesta componente que se encontram os grandes custos , tais como os relativos aos investimentos , à mão de obra e a outros directamente associados às operações portuárias .

336. Os contratos de concessão de terminais portuários definem, por regra, preços máximos a cobrar pelos concessionários na prestação dos serviços de movimentação de carga. Os preços máximos em questão são definidos de forma ad hoc em cada contrato de concessão,

Esta afirmação (*definidos de forma ad hoc*) não está correta pois os preços máximos têm origem aquando do concurso da concessão e a sua evolução é fiscalizada e aprovada regularmente pela concedente ou seja pela autoridade portuária .

338. Não se poderá, contudo, concluir que a prática de preços abaixo do valor máximo definido nos contratos de concessão resulta, necessariamente, da existência de um elevado nível de concorrência no mercado .

Não só se pode como se deve tirar essa conclusão .

Pode ser constatado que a tabela de preços máximos que fez parte de uma proposta ganhadora de uma concessão, tendo em conta a realidade evolutiva do mercado , tornou-se com o tempo meramente orientadora , passando os preços reais a serem muito mais baixos por força das eficiências operacionais e da realidades do mercado .

341 , 342 e outros

Nestes pontos , como noutros, o estudo continua a manifestar a aparente ideia de que partiu do princípio que a relação comercial com o concessionário e com outros serviços portuários é feita pelo armador, esquecendo todos os outros tipo de relações comerciais .

Se no referente à operação portuária tal é válido na grande maioria das operações de contentores , já essa relação não ocorre nas restantes operações de outros tipos de carga .

3.3.2 Indicadores de produtividade do setor portuário

O que acima dissemos , quanto a só terem em conta a operação de contentores , repete-se no ponto em que se pretende fazer uma análise de produtividade no sector portuário .

O caso da Portsines e da operação de descarga de granel sólido (particularmente de carvão) é um exemplo reconhecido de produtividade e de qualidade que rivaliza com os mais evoluídos terminais de granéis mundiais , fruto de investimentos adequados , de manutenção cuidada , de empenho laboral e de outras variáveis com influencia na operação .

Tabela 27: Indicadores financeiros de alguns operadores portuários

Nesta tabela constam indicadores que no caso particular da Portsines e no referente ao ROI (return of investments) parece-nos não ter sido bem determinado , surgindo com valores demasiado altos , face à realidade de 2012 e de 2013 .

478. A análise comparada da informação que consta das duas tabelas anteriores aponta para a existência de operadores portuários nacionais a operar com níveis de rentabilidade muito acima daqueles que são os níveis de rentabilidade dos portos espanhóis.

481. Nestes termos, a análise comparada dos indicadores económico-financeiros de alguns operadores portuários nacionais de referência, face a outros portos em Espanha, aponta para a existência de operadores portuários nacionais com níveis de rentabilidade significativos,

Nestes pontos e noutros o Documento da AdC tenciona fazer uma análise comparativa com os portos espanhóis .

Contudo , no nosso entender, essa comparação não deverá ser efectuada desta forma tão linear pois estão a confrontar elementos respeitantes a empresas operadoras portuárias privadas (caso português) com entidades públicas portuárias (caso espanhol), ou seja , realidades diferentes .

528. Assim, resultariam, de uma tal alteração aos atuais contratos de concessão, vários tipos de benefícios sobre as condições de concorrência no setor portuário:

(i) a diminuição dos custos variáveis do concessionário, decorrente da redução das rendas variáveis, tenderia a ser repassado para os utilizadores do terminal sobre a forma de preços mais baixos, contribuindo, assim, para reforçar a capacidade concorrencial e competitividade do terminal em causa e, nessa medida, resultaria, potencialmente, numa maior concorrência no mercado;

(iii) a potencial diminuição do prazo (restante) da concessão, como contrapartida à significativa redução das rendas variáveis devidas pelo concessionário, resultaria num reforço da concorrência pelo mercado.

Discordamos das conclusões apresentadas neste ponto , nomeadamente porque , no nosso entender, devendo ser o “ movimento da carga “ a pagar as rendas estas deverão estar associadas a esse movimento , pelo que se justifica que as rendas tenham o seu impacto mais expressivo na renda variável e muito menor na renda fixa , contrariamente ao que é proposto no “ Documento “ .

O colocar a renda , ou seja , o valor a pagar à autoridade portuária / autoridade concedente , num valor fixo é , à partida , onerar as cargas qualquer que seja a movimentação .

Por outro lado , curtos prazos de uma concessão implicam não só maiores valores anuais de amortização , logo , maiores custos associados às tarifas , como um horizonte de planeamento mais curto , levando a uma maior defesa na assunção de riscos , com as inevitáveis consequências negativas .

539..... No entanto, deverá reconhecer-se que as rendas cobradas pela concessão de infraestruturas e licenciamento de serviços, que têm permitido às administrações portuárias uma situação económico-financeira muito confortável, representam um custo para os utilizadores dos portos, com os consequentes impactos na capacidade concorrencial dos operadores do setor, na eficiência de utilização das infraestruturas portuárias e na competitividade da economia.

541 De facto, da análise da situação económico-financeira das administrações portuárias refletida na tabela e gráfico seguintes, conclui-se que aquelas apresentam uma performance económico-financeira muito favorável, com margens operacionais – i.e., Margem EBITDA – a assumir valores médios próximos dos 60% no conjunto das administrações portuárias. O conjunto das administrações portuárias tem gerado resultados operacionais – medido pelos respetivos EBITDA – que se aproximam dos 100 milhões de euros anuais; e, ainda, resultados líquidos na ordem dos 25 milhões de euros anuais, com margens de Resultados Líquidos superiores a 20% para a maioria das administrações portuárias

544. Nessa medida, parece haver margem para que se proceda a uma redução das rendas cobradas aos operadores portuários, sem colocar em causa a sustentabilidade económico-financeira das administrações portuárias bem como a respetiva capacidade de financiamento dos investimentos que sejam considerados prioritários.

Por ser uma realidade que deve ser tida em conta, acima transcrevemos alguns pontos , a titulo de exemplo , da reconhecida existência de excessivos valores cobrados em rendas .

4 Acesso ao Mercado e Contratos de Concessão

Este capítulo refere-se essencialmente a matéria predominantemente de direito ,quer nacional quer de jurisprudência da EU , pelo que nos abtemos de interferir .

Figura 10: Recomendações da AdC para o Setor Portuário

A chamada de atenção que temos feito de o estudo partir do princípio que a relação com os concessionários é efectuada só através dos armadores é uma vez mais posta em evidencia na figura aqui reportada .

Este conceito redutor , de que a relação com o concessionário é efectuada pelo armador, pode distorcer a ideia de como funciona o mercado e de como ocorre a concorrência , sobretudo no mercado de graneis sólidos e de carga geral , sendo que nestes dois mercados a quase totalidade dos acordos comerciais são feitos por negociações directas entre os carregadores e os concessionários .

Relativamente às 5-Conclusões e às 6-Recomendações deixamos para a análise que se segue, referente ao documento com o subtítulo “ **Enquadramento da Consulta Pública** ” , os comentários julgados pertinentes .

II – “ Enquadramento da Consulta Pública ”

Vejamos agora o documento que passamos a designar de “ **Enquadramento** ” e no qual é afirmado que são “*colocadas ao longo do documento um conjunto de questões decorrentes da análise efectuada pela AdC, relativas a matérias sobre as quais se pretende recolher a opinião dos agentes económicos* ” sendo certo que “*a lista de questões aqui apresentadas não inibe qualquer tipo de comentário ou sugestão sobre outros aspetos ou questões específicas relativas ao setor portuário* ” .

Relativamente a algumas questões colocadas neste “enquadramento” já tivemos oportunidade de dar a nossa opinião , aquando da análise acima efectuada (parte I)ao documento mais extenso denominado “ Consulta Pública ” , o mesmo ocorrendo com o texto enquadrador dessas questões .

Assim passamos a comentar e a responder directamente às questões colocadas no ponto 4 (“**Análise das Condições de Concorrência no Sector Portuário** ”):

Questão 1

Conforme já tivemos oportunidade de referir , existem problemas , entre outros , quanto às excessivas rendas , a questões graves colocadas pela aplicação do regime jurídico da mão de obra portuária , à existência de cais privativos com regalias que afectam a concorrência e a outros de índole infra-estruturais .

Questão 2

Conforme já expusemos , os trabalhos da AdC apresentados pecam por algumas imprecisões e por retirarem conclusões de forma não suportada , esquecendo outros com importância .

Questão 3

Não existem entraves à concorrência com a existência de Concessões de Serviço Público , conforme se pode constatar na realidade .

Questão 4

Pelo já exposto , discordamos de algumas afirmações e conclusões dos trabalhos da AdC em discussão pública.

Questão 5

Por entendermos que não existem entraves nem constrangimentos à concorrência , não podemos concordar com a ilação que os documentos da AdC pretende retirar .

Questão 6

Pensamos que as ideias e respostas por nós expostas anteriormente , complementadas por outras que se seguirão , dão cabal resposta a esta questão .

“ Recomendações AdC “

Passamos agora ,no julgado oportuno e pertinente , a comentar as “ Recomendações “ e a responder às “ Questões “ colocadas no ponto 5:

Questão 7

Não concordamos com a análise proposta , conforme já expusemos .
Neste nosso trabalho identificámos , no nosso entender de forma clara e suportada , áreas e matérias relevantes que devem ser tidas em conta .

Questão 8

5.1 Recomendação 1 – (Re)definição do modelo de governação do setor portuário

De um modo geral concordamos com as recomendações tecidas neste parágrafo , pelo que relativamente à Questão 8 , agregada , respondemos afirmativamente à redefinição do Modelo de Governação dos Portos

Contudo realçamos e reforçamos o nosso entendimento de que a redução das rendas das Concessões não deve ser efectuada por uma transferência do seu peso de variável para fixo , mas antes o contrário .

Questão 9

5.2 Recomendação 2 – (Re)definição do modelo de concessões

Sobre a *questão 9* colocada no fim da “ *recomendação 2* “ somos levados a discordar dos princípios e procedimentos propostos , reiterando o já anteriormente afirmado de que curtos prazos de uma concessão implicam maiores valores anuais de amortização , logo , maiores custos associados às tarifas , a que acresce um eventual desinteresse quanto ao futuro , dado um menor prazo e maior incerteza para uma evolução e consolidação de planos de desenvolvimento e/ou investimento .

De igual forma e por idênticas razões discordamos da afirmação de “*que não sejam exercidas as cláusulas de renovação/extensão temporal ,bem como se reduza “mediante a adequada compensação ao concessionário, um prazo de duração inferior ao estritamente necessário à recuperação do investimento “* .

Estas recomendações vão no sentido contrário a uma pretendida estabilidade , qualidade e baixo custo dos serviços prestados .

Por outro lado, a redução dos prazos das concessões contraria o que tem vindo a ocorrer noutros países europeus , nomeadamente em Espanha, onde foi entendido ser positivo proceder a essa extensão dos prazos das concessões .

Questões 10, 11, 12, 13 e 14

Associadas à

5.3 Recomendação 3 – (Re)ajustamento do modelo de rendas das administrações portuárias

Estamos em desacordo com a recomendação da “*significativa redução do peso das rendas variáveis*” pois é nosso entendimento que devendo ser o “*movimento da carga*” a pagar as rendas esta deverá estar associada a esse movimento .

O colocar a renda , ou seja , o valor a pagar à autoridade portuária / autoridade concedente , essencialmente numa renda fixa é , à partida , penalizar as cargas qualquer que seja a movimentação .

Assim , não concordamos com a proposta “*significativa redução do peso das rendas variáveis*” , bem como discordamos de “*uma redução dos prazos (restantes) das concessões*” .

Tais sugestões, a terem lugar , de certo irão acarretar não só um aumento das tarifas praticadas, como poderão levar a uma diminuição da qualidade do serviço prestado e a um desinteresse por investimentos no sector portuário .

Com o acima exposto e o já apresentado ao longo deste trabalho, pensamos ter dado as cabais respostas às *Questões 10, 11, 12, 13 e 14, ou seja :*

Questão 10: Concordamos com a redução das rendas cobradas e que aquela ocorra na redução das rendas fixas .

Questão 11: Tal medida não compromete a sustentabilidade económica – financeira e a capacidade de investimento das Administrações Portuárias .

Questão 12: As alterações propostas para o Modelo de Rendas são as que resultam das respostas supra ; redução das rendas , acompanhada de um maior peso das rendas variáveis e um menor das rendas fixas .

Questão 13: Concordamos com a renegociação dos contratos de concessão , desde que objectivado a um aumento do seu prazo restante de concessão e a uma alteração do sistema de rendas , o que de certo trará um forte contributo para a pretendida redução das tarifas praticadas e conseqüente competitividade dos portos .

Questão 14: Na renegociação dos contratos de concessão , além dos aspectos acima referidos (nomeadamente prazos e sistema e valor das rendas) deverão ser contemplados os que se referem a investimentos e a obrigações contratuais diversas , assim como ao tarifário aplicado .

Questão 15

5.4 Recomendação 4 – Liberalização do acesso aos mercados dos serviços portuários

Em resposta à “*Questão 15*” podemos afirmar que já existe liberalização e concorrência , sendo o numero de prestadores de serviços corolário do mercado .

Não é com o aumento do número de prestadores de serviços que se passa a prestar melhor serviço , essa é uma ilusão que a ser posta em prática pode vir a ter nefastas conseqüências .

Complementarmente ao afirmado sobre “*Liberalização do acesso aos mercados dos serviços portuários*” e sobre outros conceitos constantes no “*estudo*” , convém não esquecer que existem portos nacionais que reconhecidamente não têm massa crítica que justifique qualquer tipo de concessão com consistência económico – financeiro , quer da operação portuária quer de outros serviços portuários , e muito menos duma multiplicação de concessionários .

Ainda sobre as interrogações colocadas na “*Questão 15*”, somos levados a responder que deverão ser revistas algumas das existentes licenças de terminais portuários de uso privativo e a ser estabelecido um normativo que não ponha em causa a concorrência aquando da atribuição dessas pretensas licenças .

Com efeito , não é justificável a atribuição de uma licença de uso privativo , com todas as vantagens competitivas daí resultantes , a um terminal portuário não integrado directa e geograficamente numa instalação industrial , sobretudo quando aquele se encontra afastado vários quilómetros desta .

Face a outros utentes ,da mesma área de negócio , a realidade é que tal facto introduz efectivas distorções concorrenciais .

Enquanto que o beneficiário do dito terminal portuário de uso privativo não está abrangido por certas imposições legais , nomeadamente a da utilização da denominada mão de obra portuária , o outro , o não beneficiário , vê as suas cargas oneradas por tais imposições , porquanto tem de recorrer a concessões de serviço público .

O acima apontado é mais um exemplo da distorção concorrencial entre os grandes e os médios e pequenos carregadores que ocorrerá se as concessões forem espartilhadas, conforme se depreende dos trabalhos em análise .

Uma , de entre muitas , das vantagens das concessões , é a do tratamento ser igual qualquer que seja o “ peso “ do carregador, contribuindo-se assim para uma sã concorrência .

Questão 16

5.5 Recomendação 5 – Reforço da transmissão de custos ao longo da cadeia de valor do setor portuário (pass-through)

Relativamente ao colocado na “*Questão 16*” podemos dizer que concordamos com a identificação de situações objecto de melhoria ,com a redução efectiva de custos transmitida adequadamente para os preços praticados , com reflexo positivo na denominada factura portuária .

III –Outros aspectos a ter em conta

Neste capítulo vamos deixar elencadas algumas breves anotações ,complementares às tecidas anteriormente, que no nosso entender se justificam como contributo para uma clarificação do assunto em apreço .

- 1- Tendo em conta o que a AdC afirma ser o propósito do Estudo ,parece-nos que a abordagem e análise dos outros serviços portuários , ou seja , daqueles que são prestados nos portos à carga e aos navios , sem ser o da operação portuária , ficou muito aquém do devido .
- 2- O apresentado Estudo tem aparentemente a metodologia do trabalho elaborado pelos “ Puertos del Estado -España “ com o título “ Informe Anual de Competitividad de los Servicios Portuários – Año 2013 “ ; contudo, no caso agora apresentado pela AdC , salvo o da operação de carga e de descarga , os Serviços Portuários , no seu todo , não foram abordados da mesma forma.
- 3- Tomámos como bons e correctos , salvo num caso apontado , os valores e os números indicados no estudo , dado que não os auditámos .

- 4- Apesar de bastante importante e do seu peso , as questões relacionadas com o sector da mão de obra portuária não são abordadas .
Não podemos esquecer que foi e é um sector com um peso e influencia significativa , sobretudo nalguns portos .
- 5- São focados alguns custos e constrangimentos ,contudo , não são realçadas algumas envolventes , nomeadamente as respeitantes às dragagens e à balizagem , o que nalguns portos e particularmente nalguns terminais concessionados têm custos significativos
- 6- No estudo não são sequer a floradas as manifestas incapacidades de alguns carregadores acompanharem as existentes capacidades dos terminais , quer em ritmo quer em horário quer em diversos aspectos logísticos , acarretando inevitáveis incrementos nos custos das operações , por motivos causados por esses carregadores .
- 7- O Estudo apresentado pela AdC não evidencia o facto de nalguns casos existirem contractos firmados entre os carregadores e os terminais concessionados , sobretudo no âmbito da carga geral e de graneis sólidos , nos quais são contempladas as eventuais revisões de preços praticados .
Existem casos em que esses contractos são acompanhados e fiscalizados pelas autoridades portuárias , como acontece na Portsines , ocorrendo por vezes abaixamento dos preços praticados , dada a evolução das diversas variáveis envolventes à fórmula de revisão.
- 8- Convém realçar , no caso particular da Portsines , o facto deste terminal funcionar 24 horas por dia , 361 dias por ano , sem agravamento de custo qualquer que seja o período em que decorra a operação .
- 9- Este Terminal encontra-se certificado em termos de gestão , de qualidade e de ambiente , sendo reconhecido internacionalmente como de alta eficiência .
É um dos exemplos em como em Portugal também conseguimos cumprir os melhores “ rácios “ internacionais .
- 10- No Estudo deveria ter sido evidenciado o facto de nalgumas concessões os carregadores também participarem no capital social dos operadores ou concessionários e também na sua administração .
Esta realidade prova que o sector não se encontra “ fechado “ , bastando para tal que exista quem queira investir e quem queira assumir riscos .
- 11- Deveria ser evidenciado que sendo as referidas concessões um serviço público , os seus utentes são obrigatoriamente tratados de forma idêntica , quer sejam “ grandes “ quer sejam “ pequenos “ , não podendo ser praticadas condições discriminatórias .
Esta realidade é um forte contributo não só para a concorrência como para a defesa das pequenas e médias empresas , logo , um forte contributo para uma sã concorrência .
- 12- A actividade de “operação de descarga e de carga ao largo no estuário do Tejo praticamente não é a florada , não obstante a sua importância no apoio a alguns sectores industriais e ao envolvimento de significativos investimentos .

13- No Estudo e relativamente ao Porto de Aveiro não é referido , nem que em “ rodapé “ , o facto de terem recentemente surgido novos operadores , além das referidas empresas Aveiport e Socarpor , o que também vem provar não estar o sector “ fechado “.

Este é pois o que se nos oferece apresentar como contributo , de forma que tentámos sucinta , relativamente ao “ ***Estudo sobre concorrência no setor portuário*** “ apresentado à discussão pública pela **AdC**.

28 de Setembro de 2015

**PORTSINES SA ,
Terminal Multipurpose de Sines S.A.**