

Concorrência no Setor Portuário

Consulta Pública

A PTM Ibérica, Unipessoal, Lda é um operador portuário que não consta do estudo da AdC por ter iniciado recentemente a sua atividade. A PTM Ibérica foi licenciada pela Administração do Porto de Aveiro (APA) em 09 de Julho de 2014 e iniciou a sua atividade em Julho de 2014.

A PTM Ibérica é uma empresa do grupo Pérez Torres Marítima, sediado em Marin, Espanha. Este grupo está ligado ao grupo marítimo ERSHIP, com sede em Madrid, estando presente, no seu conjunto, em dezoito portos em Espanha e um em Portugal. Para além da operação portuária, a Perez Torres Marítima exerce um vasto conjunto de atividades, incluindo afretamento, operação logística multimodal, transitário, consignatário, agente de navegação e despachante.

Os comentários que se apresentam a seguir refletem a experiência do grupo em Espanha e, mais recentemente, em Portugal.

Concorrência Portuária

Da análise ao documento no que se refere à concorrência portuária e no que respeita à operação das cargas sólidas (graneis, carga geral fracionada e contentores) existe de facto uma concentração da operação portuária em dois grupos económicos que limita a concorrência interportos e também consequentemente intraporto, contribuindo também para o aumento do grau de especialização dos portos, com consequências negativas para a cadeia de valor.

A concorrência intraporto pode também ficar prejudicada por esta elevada concentração que limita a concorrência interportos. A título de exemplo e no caso concreto de Aveiro, onde o regime de operação portuária é o licenciamento, operando quatro empresas de estiva em regime de concorrência, para um carregador que seja simultaneamente utilizador do porto de Aveiro e de um ou mais portos nacionais para a movimentação das suas cargas e como nos outros portos o regime de operação portuária é a concessão com exclusividade para a movimentação de um determinado tipo de cargas, gera-se aqui um poder de mercado de uma empresa de estiva que opere em Aveiro e nos outros portos (Ex: Leixões, Lisboa, Setúbal) ficando o carregador cativo do operador, independentemente das condições de oferta das outras empresas de estiva, prejudicando gravemente a concorrência no porto de Aveiro.

A título de conclusão diríamos que é importante assegurar em todos os portos que para a movimentação de um determinado tipo de cargas sólidas, a existência de mais do que um operador portuário, garantindo assim a concorrência intraporto e consequentemente interportos.

Licenciamentos e Concessões

Da nossa experiência, que recentemente chegamos à operação portuária em Portugal, tal só foi possível no porto de Aveiro, porque é o único porto onde funciona o regime de licenciamento que nos possibilitou o acesso à operação portuária a partir de Julho de 2014, dado que nos outros portos os terminais estão concessionados e muitas vezes com condições de exclusividade para a movimentação de um determinado tipo de carga que impedem novas concessões e consequentemente o acesso a novas empresas de operação portuária.

No caso do porto de Leixões, como é referido no documento, existem duas concessões (uma com a obrigação de poder só movimentar contentores e a outra concessão com a obrigação de poder só movimentar a carga geral fracionada e os graneis sólidos, facto que impede a concorrência intraporto e também a possibilidade de entrada de novos operadores.

No caso do Porto de Setúbal, como é referido existem duas concessões nos terminais públicos, uma concessão com a exclusividade da movimentação dos contentores, podendo também movimentar carga geral fracionada e a outra concessão com a obrigação de movimentar em exclusivo graneis sólidos e também a possibilidade de movimentar a carga geral fracionada, onde existe um outro terminal (Saptec) que só pode movimentar graneis sólidos, tal facto assegura alguma concorrência intraporto na carga geral fracionada e nos graneis sólidos, mas não nos contentores impedindo também a entrada de novos operadores.

Face ao exposto e para promover a abertura do mercado a novos operadores, parece-nos importante criar novas áreas de concessão, o fim da exclusividade de movimentação de um determinado tipo de cargas num porto por um único operador portuário, a assegurar a possibilidade de poderem existir os dois regimes (licenciamento e concessão), tudo deverá depender dos investimentos que o operador portuário tiver que realizar e assim estimular a competitividade e potenciar uma maior atratividade dos portos.