





### **QUESTÃO 1**

**Que problemas de funcionamento identifica no setor portuário nacional?**

Conforme atrás referido, a actividade da Repsol Polímeros em Portugal no Complexo Petroquímico de Sines e mais concretamente no Terminal Portuário desenvolve-se num nicho muito específico do sector portuário, situação esta que nos limita em termos de conhecimento do sector e seu respectivo funcionamento, bem como nos impede de ter uma visão global de toda a actividade desenvolvida no sector portuário, a nível nacional, pelo que não conseguimos responder a esta questão.

A Repsol Polímeros opera em Sines, sendo utilizadora e concessionária no TPQ sendo essencialmente neste âmbito que as respostas são dadas.

### **Questão 2**

**Concorda que os factos e sintomas apresentados pela AdC são passíveis de indiciar problemas de funcionamento no setor portuário nacional? Que outros factos, evidência empírica e sintomas poderão indiciar problemas de funcionamento no setor portuário nacional?**

Concordamos com os sintomas apresentados pela AdC no estudo e indicaremos nas perguntas subsequentes as questões sobre as quais temos conhecimento e que, em nosso entendimento, afectam o normal funcionamento do sector.

Assim, consideramos que, de facto, existem problemas que não se encontram reflectidos no estudo. No caso específico de Sines, relativamente à carga contentorizada, os preços praticados para determinados destinos são menos competitivos do que os preços praticados em Lisboa, Setúbal e Leixões mesmo incluindo, no valor total do preço, o transporte rodoviário de Sines para qualquer um destes portos, pelo que relativamente às tarifas praticadas no sector portuário, concordamos com as conclusões do estudo da AdC.

### **Questão 3**

**Concorda que existem entraves ou constrangimentos significativos à concorrência que afetam o setor portuário nacional?**

No caso específico de Sines, é nosso entendimento que existem, em alguns terminais, condições de exclusividade de movimentação de produtos que impedem que na mesma área portuária, outros terminais com igual capacidade de descarga desses mesmos produtos possam ser utilizados, contribuindo-se assim para uma mais baixa ocupação e rentabilidade destes últimos e, por vezes, incorrendo em custos por sobre-estadias por ocupação dos primeiros.

Salientamos que, no caso específico de descargas de propano em Sines, os navios só operam no cais 4/5 em que a operação se encontra concessionada à CLT, ao abrigo da exclusividade existente. São justamente os cais com mais alta taxa de ocupação, rondando, actualmente, os 90 a 100%, embora no estudo da AdC se apresentem dados de ocupação do TGLS na ordem dos 60% a 70%. É nosso entendimento que esta situação, derivada da exclusividade mencionada contraria a regra do mais baixo custo e da concorrência intra-porto.

A handwritten signature in red ink, appearing to be a stylized name or set of initials.



#### **Questão 4**

**Concorda com a avaliação efectuada pela AdC às condições de concorrência no setor portuário nacional? Que aspetos devem ser melhorados ou corrigidos na avaliação efectuada pela AdC? Identifica outros aspetos e questões relevantes que, em sua opinião, deveriam ter sido considerados pela AdC na avaliação das condições de concorrência no setor portuário nacional?**

Concordamos com a avaliação efectuada pela AdC. Os principais aspectos foram já identificados na anterior questão. Identificaremos seguidamente outras questões que nos parecem relevantes.

#### **Questão 5**

**Concorda que os entraves ou constrangimentos à concorrência identificados são uma das principais causas subjacentes aos problemas de funcionamento do setor portuário nacional?**

Não temos conhecimentos suficientes para falar do sector portuário nacional. Podemos somente referir que o funcionamento dos terminais portuários é, regra geral, bom. Sem prejuízo, a existência dos entraves e constrangimentos à concorrência no sector portuário, identificados pela AdC, serão certamente negativos para o sector.

#### **Questão 6**

**Para além dos entraves ou constrangimentos à concorrência no setor portuário, que outras possíveis causas se encontram subjacentes aos problemas de funcionamento do setor portuário nacional?**

Do conhecimento que temos não conseguimos, neste momento, identificar causas adicionais que criem constrangimentos à concorrência no sector portuário.

#### **Questão 7**

**Concorda com o quadro de análise proposto para a definição das áreas objeto de recomendação? Identifica outras áreas relevantes que deveriam ser objeto de recomendação da AdC?**

Consideramos que as propostas apresentadas pela AdC são, de um modo geral, positivas. No entanto, deveriam contemplar também uma revisão exhaustiva dos diferentes componentes dos contratos de concessão, revendo o valor das rendas em conformidade com as prestações de serviços em que se verificaram fortes reduções de recursos no momento da actualização ou renegociação de tarifas e serviços.

Como concessionários do terminal petroquímico de uso privativo, não sentimos que a maior eficiência do porto de Sines e redução de custos nos vários serviços prestados se tenham reflectido nas rendas aplicadas.

Consideramos que o crescimento exponencial dos portos e respectivos resultados, deveria ter tido repercussão directa nas rendas das concessões conforme enunciado pela própria AdC no seu estudo sobre o sector portuário.

#### **Questão 8**



**Concorda com a Recomendação da AdC relativa à (re)definição do Modelo de Governação dos portos? Que alterações proporia? Que outros aspetos do Modelo de Governação deveriam ser objeto de recomendação da AdC?**

A redefinição de um *Modelo de Governação* que aponte mais na direcção da promoção das infra-estruturas portuárias por parte das Administrações Portuárias como um dos seus papéis principais, será certamente benéfica para o sector, podendo nesse aspecto diminuir as diferenças relativamente a outros portos internacionais.

Importará frisar que a alteração do *Modelo de Governação* deverá ter em consideração a maior eficiência do sector sem prejudicar, no entanto, os seus operadores, designadamente por via do incremento de determinados custos associados.

Dentro do novo *Modelo de Governação* seria oportuno e pertinente criar uma espécie de órgão de representação dos vários operadores e utilizadores existentes no sector portuário com possibilidade de participação activa.

**Questão 9**

**Concorda com os princípios relativos aos procedimentos e contratos de concessão propostos pela AdC na Recomendação 2? Que alterações proporia? Que outros aspetos deveriam ser considerados nos procedimentos e contratos de concessão?**

De um modo geral são medidas positivas, embora caiba aqui lembrar a necessidade de salvaguardar a especificidade dos terminais de uso privativo, cujas instalações são, na verdade, extensões das instalações industriais de produção a montante, com um conjunto de particularidades associadas à actividade industrial da qual fazem parte integrante, de que destacamos os elevados investimentos associados e a dependência absoluta das referidas instalações industriais relativamente a esses terminais, sem as quais não podem funcionar.

**Questão 10**

**Concorda com a redução das rendas cobradas pelas Administrações Portuárias no âmbito dos contratos de concessão? Concorda que tal redução das rendas deverá passar, sobretudo, pela redução significativa do peso das rendas variáveis na estrutura de rendas cobradas pelas Administrações Portuárias?**

No capítulo das Rendas, a renda variável deveria espelhar os ciclos económicos dos diferentes sectores de actividade económica que utilizam as instalações portuárias e actuar como um factor de competitividade e não como um sobrecusto. Existem Rendas Fixas que incluem rubricas que outrora eram de renda variável, tornando-se assim inalteráveis ao longo dos ciclos económicos. Importará realizar uma separação clara e rigorosa dos componentes que integram a renda fixa e a renda variável nos contratos de concessão.

Aproveitamos para informar que os concessionários têm a responsabilidade de realizar e custear a manutenção das infra-estruturas permanente e fixas associadas à concessão, razão pela qual, as rendas



deveriam ter em consideração estes custos suportados directamente pelos concessionários.

**Questão 11**

**Concorda que tal medida não comprometerá a sustentabilidade económico-financeira e a capacidade de investimento das Administrações Portuárias?**

Atendendo ao histórico de investimentos e considerando o atrás referido na questão anterior, não nos parece que uma futura redução de rendas possa vir a influenciar negativamente a capacidade de financiamento das administrações portuárias.

**Questão 12**

**Que alterações proporia à Recomendação relativa ao (re)ajustamento do Modelo de Rendias das Administrações Portuárias? Que outros aspetos do Modelo de Rendias das Administrações Portuárias deveriam ser objeto de recomendação?**

*Vide resposta dada às questões 7 e 10.*

**Questão 13**

**Concorda com a renegociação de alguns dos atuais contratos de concessão? Nesse âmbito, concorda que se proponha uma redução significativa das rendas variáveis pagas pelos concessionários às Administrações Portuárias? Concorda que, em contrapartida à referida redução das rendas variáveis, se proceda a uma redução dos prazos (restantes) das concessões?**

Em todas as vertentes de alteração recomendadas no estudo da Adc ao sector portuário, deverão ser tidas em consideração a especificidade das concessões de uso privativo (*vide* resposta à questão 9).

**Questão 14**

**Identifica outros aspetos que, em sua opinião, deveriam ser incluídos no âmbito da renegociação dos atuais contratos de concessão?**

Propomos que seja estabelecida/criada uma fórmula de cálculo transparente para as rendas dos contratos de concessão. Por exemplo, a utilização do mesmo tipo de espaço com as mesmas características no terminal portuário, deveria ter a mesma valorização por m<sup>2</sup> na componente de renda fixa, independentemente de outras componentes associadas à renda fixa ou à renda variável.

**Questão 15**

**Concorda com a Recomendação relativa à liberalização do acesso aos mercados de serviços portuários? Que alterações proporia? Que outros aspetos do modelo de acesso aos mercados de serviços portuários deveriam ser objeto de recomendação da AdC?**



Estamos de acordo com as recomendações da AdC, sendo que não temos os conhecimentos necessários para apresentar propostas complementares às apresentadas pela AdC no estudo.

**Questão 16**

**Concorda com a necessidade de serem identificadas e implementadas medidas específicas de reforço do *pass-through* na cadeia de valor do setor portuário? Concorda com as medidas propostas no âmbito desta Recomendação? Que alterações proporia? Que outras medidas de reforço do *pass-through* deveriam ser objeto de recomendação da AdC?**

Estamos de acordo com as recomendações da AdC, sendo que não temos os conhecimentos necessários para apresentar propostas complementares às apresentadas pela AdC no estudo.

Esperamos que a presente resposta seja útil no âmbito do processo de consulta lançado ao sector portuário pela AdC e mantemo-nos disponíveis para prestar esclarecimentos adicionais que sejam julgados pertinentes.

Com os nossos melhores cumprimentos, subscrevemo-nos  
De V. Exas,  
Atentamente,  
REPSOL POLÍMEROS, S.A.

A handwritten signature in red ink, appearing to read "Paula Tavares de Carvalho", with a horizontal line underneath.

PAULA TAVARES DE CARVALHO  
DIRECÇÃO SERVIÇOS JURÍDICOS  
- PORTUGAL -  
Av. José Malhoa, nº 16B - 1099-091 Lisboa  
Tel+351 21 311 92 49 fax+351 21 311 92 99