

## **RESPOSTA À CONSULTA PÚBLICA SOBRE O ESTUDO DA** **CONCORRÊNCIA NO SECTOR PORTUÁRIO**

Antes de entrarmos na avaliação das medidas propostas e às respostas ao questionário recebido com o Estudo em apreço, não deixa de ser, no entanto, oportuno fazer os seguintes comentários introdutórios:

- Embora a livre concorrência entre os portos e entre os diferentes operadores no mesmo porto deva constituir um objectivo, não deve perder-se de vista em relação ao país e aos seus portos o facto de não existir massa crítica para obter economias de escala em todas as instalações por forma a assegurar uma rendibilidade capaz de compaginar com outros portos estrangeiros. Se cada porto pretender chamar a si todas as valências e não apenas aquelas para que está mais vocacionado, o resultado poderá ser o aumento dos investimentos públicos e privados que não se traduzam em aumentos de movimentação onde possam ser repercutidos os custos operacionais e as amortizações daqueles investimentos.
- Entende-se a tendência para a revisão dos prazos das concessões para permitir a harmonização dos prazos dos futuros contratos. Não deve, no entanto, perder-se de vista que concessões que obriguem a consideráveis investimentos em infra-estruturas ou equipamentos por parte dos concessionários deverão ter um prazo suficientemente longo para absorção das amortizações, sem que tal obrigue a uma subida dos preços dos serviços prestados.
- É por isso que as disposições constantes dos futuros contratos de concessão, ou até dos já em vigor, deverão ser publicamente divulgadas, não só na sua versão inicial mas também quanto às alterações que no decorrer do tempo lhe venham a ser introduzidas. Deverão também ser considerados mecanismos que assegurem o integral cumprimento de tais disposições.

Parece-nos que a monitorização do cumprimento de tais contratos deveria ser atribuída a uma entidade independente não subscritora dos mesmos, isto é, à própria Autoridade da Concorrência ou na sua dependência.

- As regras aplicáveis aos terminais especializados, como é o caso dos granéis alimentares, deveriam ser comuns, quer em matéria de exigências qualitativas (certificações de qualidade alimentar, etc), quer em matéria de taxas aplicadas. Os terminais de carga geral que pretendam prestar serviços na área dos granéis alimentares deverão ser neste particular obrigados ao cumprimento dos mesmos requisitos qualitativos e ao pagamento das mesmas taxas, nomeadamente as taxas variáveis que incorrectamente os terminais de carga geral não pagam, distorcendo a concorrência, facto para o qual o Tribunal de Contas já chamou a atenção no seu Relatório nº 19 de 2007.
- Embora a legislação actualmente em vigor em matéria de trabalho portuário tenha constituído uma considerável melhoria relativamente à situação anterior, julgamos que se deveria ir mais longe no sentido de amplas condições de concorrência entre os concessionários dando-lhes a possibilidade de adquirir as licenças de estiva ou continuarem a recorrer à contratação do trabalho portuário da forma que entendessem mais eficaz para as suas empresas.
- O mesmo princípio de liberalização se deverá aplicar à prestação de outros serviços complementares de que é exemplo, pela negativa, a cadeia de intervenientes no fornecimento de água aos navios no porto de Lisboa.
- Entende-se a agregação das movimentações portuárias num número reduzido do tipo de cargas, como consta do Estudo em análise. No entanto, no que se refere aos granéis sólidos não podem incluir-se na mesma classificação as movimentações de carvão e minérios e as movimentações de produtos agrícolas pelas razões da qualidade e tipo do serviço prestado, nomeadamente de segurança alimentar. A movimentação de granéis alimentares agrícolas deverá ser objecto de um tratamento diferenciado, porventura mais exigente do ponto de vista qualitativo.

Apresentamos em seguida as respostas ao questionário enviado.

1. Desarmonia de taxas entre portos e operadores dentro do mesmo porto. Situação de privilégio operacional das empresas de trabalho portuário e existência de discricionarismo relativamente ao acesso à área da actividade portuária.
2. No nosso entender, a avaliação da Autoridade da Concorrência deveria aprofundar mais determinados aspectos, nomeadamente a avaliação do impacto do trabalho portuário, sua disponibilidade, eficácia e responsabilidade, e também o grau de cumprimento das normas e regulamentos internos de cada porto pelos diferentes concessionários no que respeita a eventuais distorções da concorrência.
3. Sim.
4. Sim. No entanto, repete-se, deviam ser aprofundadas as questões relativas ao trabalho portuário, ao seu acesso e à monitorização das regras existentes e à harmonização das condições de contratos de concessão devidamente publicitados.
5. Sim.
6. Trabalho portuário e acesso à sua actividade. Uniformização de taxas e monitorização das regras existentes.
7. Sim. No que respeita às concessões deverá ser tida em consideração a particularidade dos terminais especializados, os custos de investimento inicial, os custos de manutenção e a fixação de períodos de concessão suficientemente longos para a absorção destes custos.
8. Sim.

9. Sim. Reiteramos ainda o que acima ficou dito na resposta à questão 7.
10. Sim. Mas do ponto de vista da concorrência mais importante do que a redução das rendas será a igualização das condições aplicáveis e do seu cumprimento pelos concessionários que prestem o mesmo serviço.
11. Concordamos. Não se pode, contudo, ignorar que grande parte dos custos e investimento estão maioritariamente a cargo dos concessionários.
12. O conjunto das rendas cobradas pelas Autoridades Portuárias é excessivo, até porque desde a altura em que foram fixadas nos contratos de concessão muitas das obrigações transitaram para os concessionários.
13. Concorda-se com a utilidade da renegociação dos contratos de concessão para uniformização das condições entre os prestadores de serviços futuros similares e a fiscalização do integral cumprimento dos preceitos estabelecidos. Mais importante do ponto de vista da concorrência do que a redução das taxas é que as novas taxas sejam igualmente aplicadas aos prestadores do mesmo serviço.
14. Não temos comentários.
15. Sim. Para além das sugestões e comentários anteriores sugerimos a melhoria da oferta em rapidez e prontidão dos serviços de pilotagem a juntar à já repetida necessidade de uma maior liberalização do trabalho portuário.
16. Concordamos e não temos comentários adicionais.