

O Estudo Concorrência no sector portuário

Do nosso ponto de vista o relatório da ADC assenta num pseudo-estudo, parcial e criticável, destituído de qualquer sustentabilidade estatística. Ainda assim, reconhecemos, poder-se-iam aceitar as suas conclusões, se o mesmo estivesse assinado com data de há cerca de vinte anos, quando os portos portugueses eram conhecidos pela sua ineficácia e desprezo pelas regras de operação e concorrência.

É evidente no relatório a intenção de atacar as concessões atualmente existentes nos nossos portos. Veja-se a recomendação de proibição da utilização da prerrogativa prevista nos contratos em vigor, de prorrogação, findo o prazo inicial contratado. Esquece-se que a reduzida dimensão do mercado português e dos diferentes segmentos de mercado portuário, as necessidades de investimento avultado com vista à melhoria da oferta para responder ao mercado, requerem o aumento dos prazos e não o inverso.

Quando na Europa se estendem prazos de concessão, quando se aumenta a dimensão dos navios, quando se exigem cais de maior dimensão e profundidade, ou seja quando se multiplica, recomenda-se que em Portugal, se espartilhe, se reduza, se divida.

Portugal é dos países com menor “período máximo” de concessão, 30 anos. No norte da Europa as concessões de serviço público, embora com designação diferente vão até 90 anos. Espanha já incrementou o prazo máximo de 35 anos para 50, podendo ir até 75 em casos estratégicos, com possibilidade de uma prorrogação.

Nunca será possível que os terminais portugueses concorram com os estrangeiros em circunstâncias que não sejam aproximadas e, inexplicavelmente, o que o estudo recomenda e preconiza é que se criem condições cada vez mais díspares fazendo com que o setor corra o risco de ficar para trás, afastar o investimento privado, reduzir a qualidade de serviço e a estabilidade dos portos, levando a uma menor competitividade e dificuldade em servir as necessidades da economia.

O relatório ignora, no que aos resultados económicos diz respeito, que o crescimento dos portos e o seu contributo para o desenvolvimento da economia nacional ocorreu depois do modelo passar a ser o da concessão. A reforçar esta afirmação veja-se o percentual do aumento dos portos na economia nacional, 6,5%, face ao aumento negativo do resto da economia.

No que respeita á recomendação para que sejam observadas as regras de liberalização do acesso ao mercado dos serviços portuários, nunca a falta de concorrência pode ser assacada às concessões nacionais, porquanto, todas foram contratadas no seguimento de concursos internacionais devidamente publicitados nos órgãos de comunicação da EU e que tiveram em alguns casos a presença de concorrentes de proveniência não nacional, além de que de todos os contratos resulta uma efetiva transferência de risco para o concessionário.

Pretendendo este estudo aumentar a produtividade dos portos e competitividade dos portos deveria, ao invés de apontar medidas conducentes ao retrocesso do sector, indicar medidas optimizadoras das atuais regras de concessão, designadamente:

-Limitar o valor das rendas a pagar pelos concessionários ao valor necessário para permitir financiar os custos de funcionamento e necessidades de investimento das AP na melhoria das condições de cada porto onde tais receitas são geradas.

-Adequar os prazos de concessão às necessidades de investimento, prevendo prazos mais alargados do que os atuais sempre que tal se justifique.

-Renegociação das concessões em vigor, com revisão de rendas e aumento de prazo quando a necessidade de realização de redução de preços ao mercado e de investimentos adicionais assim o exija.

Feitos estes comentários gerais, enunciamos a seguir as nossas respostas às questões da consulta pública:

1

As rendas cobradas pelas Administrações Portuárias deveriam ser mais baixas e a receita proveniente das mesmas deveria ser utilizada na melhoria das condições infraestruturais da cada porto que as gera.

2 e 3

Não nos parece que os factos enunciados sejam efetivamente factos e, relativamente os sintomas apresentados, não nos parecem passíveis de indicar problemas de funcionamento no sector portuário nacional. Existem, algumas limitações não dependentes dos operadores, tais como aspetos de natureza infraestrutural, o elevado peso das rendas cobradas pelas Administrações Portuárias que afetam a competitividade dos nossos portos e consequentemente da nossa economia e o facto de alguns portos teimarem em não cumprir as regras estabelecidas no regime jurídico da operação portuária como é o caso de Aveiro.

4,5,6 e 7

Discordamos da avaliação efetuada pela AdC às condições de concorrência no sector portuário nacional. Os índices de desempenho utilizados são inconclusivos, as conclusões a retirar do questionário efetuado aos utilizadores dos portos são opostas às apresentadas e a análise de rentabilidade efetuada não permite tirar qualquer conclusão.

8

Esta recomendação corresponde já em grande medida ao modelo decorrente da legislação em vigor (DL n° 298/93, de 28 de Agosto), na qual se previa que a atividade portuária passasse a ser prestada exclusivamente pelos operadores portuários, mediante concessões atribuídas em regime de serviço público e através de concurso público, ficando o papel das Administrações Portuárias circunscrito à fiscalização e regulação da atividade portuária.

Concordamos com a recomendação de redução das rendas pagas pelos concessionários como forma de redução da fatura portuária, mas não com a simples conversão de rendas variáveis em rendas fixas.

9

Em relação aos principais aspetos alencados na recomendação 2:

Já existe a obrigatoriedade legal de as Concessões serem atribuídas na sequência de concursos públicos internacionais.

A limitação da duração das concessões poderá ter um impacto significativo na capacidade de amortização dos investimentos atuais contratos de concessão riscos dos concessionários, designadamente em termos de procura.

A recomendação para prazos de concessão inferiores ao necessário para a recuperação do investimento numa altura em que se mostra imprescindível no sector um enorme

volume de investimento com vista ao aumento da competitividade dos nossos portos é estrangulador do sector e a economia Nacional.

10

Acreditamos que a redução de ambos os tipos de renda constituirá uma medida essencial para a maior competitividade e em benefício dos utilizadores dos portos.

11

Consideramos que o valor das rendas deve ser o adequado para permitir financiar as necessidades de investimento das Autoridades Portuárias.

12

Concordamos com a redução de rendas, como já referimos. Discordamos da alteração das rendas variáveis para rendas fixas.

13

Não concordamos com os objetivos da renegociação apontados no Estudo.

14

Além de apontar a redução de preços como contrapartida pela redução de rendas, a renegociação dos atuais contratos de concessão deve prever a eventual necessidade de realização de investimentos adicionais nas concessões em vista à obtenção de maior eficiência da atividade portuária, tendo como contrapartida, quando necessário, a extensão do respetivo prazo tendo em vista a amortização desses investimentos.

15

Os serviços portuários na sua grande maioria, já estão liberalizados, ou, como no caso das concessões portuárias, estão sujeitos a um regime do serviço público.

16

Concordamos com a inclusão de indicadores de desempenho, desde que válidos, nos contratos de concessão.

São estes os comentários que por agora se me oferecem prestar sem prejuízo de um maior estudo e compreensão que a extensão do documento exige.

Matosinhos , 27 de julho de 2015