

CONCORRÊNCIA NO SECTOR DOS PORTOS À LUPA

Regulador diz que há “constrangimentos à concorrência” nos portos

Portos Autoridade da Concorrência tem em consulta pública um conjunto de recomendações ao Governo para incrementar concorrência nos portos.

Hermínia Saraiva
herminia.saraiva@economico.pt

O tema remonta ao mandato de Abel Mateus, mas só agora, 12 anos passados sobre a criação da Autoridade da Concorrência (AdC), o regulador emite um primeiro parecer sobre o sector dos portos e para concluir pela existência de “vários constrangimentos à concorrência”.

As conclusões do estudo, com mais de 150 páginas, falam da “elevada concentração da estrutura de oferta que caracteriza o sector” dos riscos de congestionamento que resultam das elevadas taxas de utilização em diversos portos, no excesso de especialização dos portos, que impedem a concorrência directa entre eles, e da “inexistência de um poder negocial significativo dos utilizadores das infra-estruturas portuárias”, bem como da “existência de elevadas barreiras à entrada”.

“Um dos problemas que afecta o sector portuário nacional [é] a ausência de uma clara separação entre a actividade regulatória, a actividade de administração portuária e, nalguns casos, as próprias actividades comerciais de operação de terminais e de prestação de serviços portuários”, escreve a AdC, recomendando a implementação “de uma clara separação” entre estas actividades.

A AdC recomenda ainda que sejam tomadas medidas que eliminem as barreiras à entrada no sector portuário que resultam de um sistema de concessão dos terminais, por norma feito em regime de exclusividade, com “prazos de concessão bastante alargados” o que “apenas contribui para reduzir a concorrência potencial pelo

mercado” e dificulta a entrada de novos operadores. Uma situação que o regulador acredita poder ser ultrapassado pela revisão dos prazos de concessão, que por norma ronda os 30 anos (ver texto ao lado), os quais devem ser “adequados ao estritamente necessário para a recuperação do investimento”. A AdC recomenda ainda ao Governo que “não sejam exercidas as cláusulas de renovação/extensão temporal que possam constar de alguns dos contratos” actualmente em vigor, para que as concessões possam “ser, o quanto antes, abertas à concorrência” por via de novos concursos.

O regulador recomenda ao Governo que actue ainda na re-

definição do modelo de governação do sector portuário, nomeadamente por via da implementação de um mecanismo “que restrinjam ou comprometam o Estado a não impor às administrações portuárias a distribuição (excessiva) de dividendos”. Com esta medida, a AdC acredita ser possível não comprometer a sustentabilidade económico-financeira e capacidade de investimento dos portos, sem que, ao mesmo tempo, se proceda a “uma oneração excessiva dos utilizadores dos portos”.

O Governo deverá promover “uma redução das rendas cobradas pelas administrações portuárias” aos concessionários “em benefício dos utilizadores dos terminais”. A descida das rendas poderá ser implementada, defende a AdC, pela alteração da sua estrutura e redução do peso dos factores variáveis, cabendo ao operador do terminal, ou ao prestador do serviço em causa, demonstrar que a quebra de rendas e taxas fixas “se reflectirá numa efectiva redução dos preços de utilização dos terminais e restantes serviços portuários, em benefício dos utilizadores finais dos portos”. Ainda no âmbito da redefinição do modelo de governação do sector portuário, o regulador recomenda que sejam tomadas as medidas necessárias para uma “uma efectiva implementação do (novo) regulador sectorial, a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT)”.

O estudo ao sector portuário e as recomendações da Autoridade da Concorrência estão em consulta pública, aberta a todos os interessados, até 15 de Setembro. ■

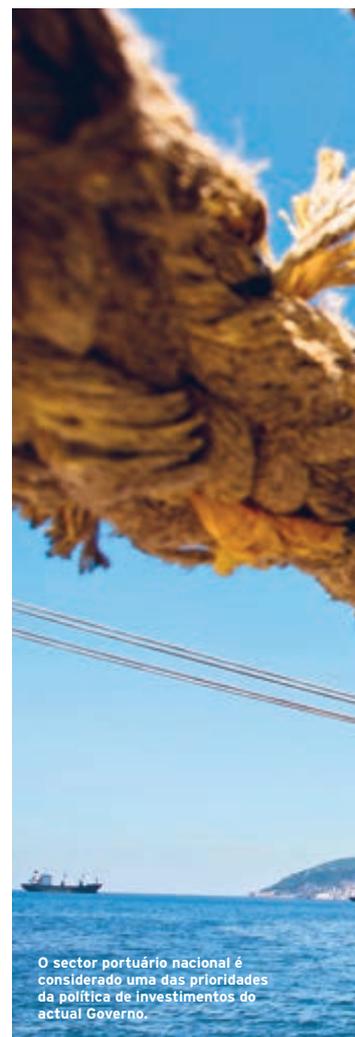
RECOMENDAÇÕES

- Implementação de uma clara separação entre a actividade regulatória, de administração portuária e as actividades comerciais de operação de terminais e de prestação de serviços portuários;
- Implementação efectiva do regulador sectorial, a Autoridade de Mobilidade e dos Transportes (AMT).
- Redução das rendas e taxas cobradas pelas administrações portuárias relativas à concessão e licenciamento de actividades portuárias;
- A adopção de um modelo de governação dos portos referente à relação entre as administrações portuárias e o accionista Estado que preveja, como linha orientadora a promoção da utilização eficiente das infra-estruturas, do desempenho dos serviços portuários e do valor gerado para os utilizadores dos portos.



Sérgio Monteiro
Secretário de Estado do Transportes e infra-estruturas

A Autoridade da Concorrência recomenda ao Governo, cuja tutela está com o secretário de Estado do Transportes e infra-estruturas, Sérgio Monteiro, que tome as medidas necessárias para “uma efectiva implementação do novo regulador sectorial” para os portos.



O sector portuário nacional é considerado uma das prioridades da política de investimentos do actual Governo.

Governo quer

Medida pretende replicar mudança operada em Espanha há cerca de dois meses.

Nuno Miguel Silva
nuno.silva@economico.pt

O Governo prepara o alargamento do prazo máximo das concessões de terminais portuários de 30 para 50 anos, apurou o Diário Económico junto de diversas fontes ligadas ao sector. Essa alteração irá ocorrer quando for publicada a nova legislação sobre os novos modelos de concessões portuárias, uma das promessas deste Governo para a actual legislatura.

O alargamento do prazo máximo das concessões portuárias dos



Paulo Alexandre Coelho

Sector subiu 10% no primeiro trimestre

Movimento internacional de mercadorias valeu 86,8% do total e cresceu 13,2%.

O movimento de mercadorias nos portos nacionais atingiu cerca de 20,5 milhões de toneladas no primeiro trimestre deste ano, o que representou um crescimento de 9,9% face ao período homólogo de 2014. De acordo com o boletim do INE - Instituto Nacional de Estatística, ontem divulgado, esta subida deveu-se exclusivamente ao tráfego internacional de mercadorias, que ascendeu no período em apreço a 17,8 milhões de toneladas (86,8% do total), tendo registado um aumento de 13,2%.

Ao invés, o movimento nacional de mercadorias nos portos portugueses fixou-se em 2,7 milhões de toneladas nos primeiros três meses do ano em curso, o que se traduziu num decréscimo de 7,9% face ao período homólogo do ano passado.

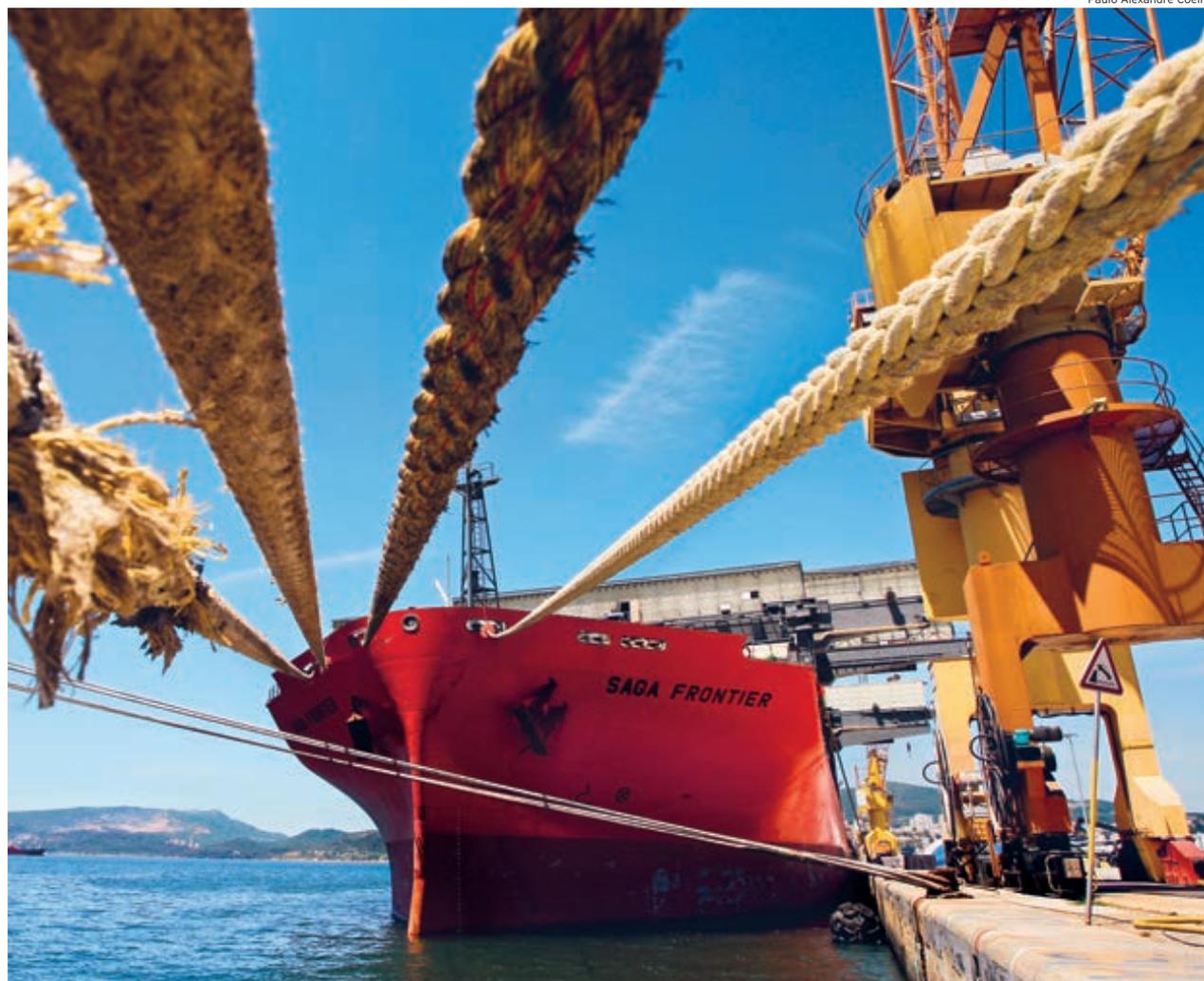
O porto de Sines reforçou a sua posição de liderança no primeiro trimestre de 2015, passando a ter uma quota de 46% do total de mercadorias movimentadas nos portos nacionais. O porto alentejano registou um crescimento de 23%, para 9,4 milhões de toneladas movimentadas.

De acordo com o boletim do INE, no primeiro trimestre deste ano, o número de embarcações entradas nos portos marítimos nacionais aumentou 3,2%, após já se ter registado uma subida de 3,1% no quarto trimestre de 2014. O total de embarcações atingiu 3.262 unidades, 92,4% das quais se destinavam ao transporte de mercadorias. A dimensão dessas embarcações subiu 12% no período em análise face ao homólogo do ano passado, para 52,1 milhões de toneladas ('gross tonnage', ou tonelagem bruta), por unidade. ■

SINES REFORÇA LIDERANÇA

46%

A quota registada pelo porto de Sines fixou-se em 46% no final do primeiro trimestre, após 17,8 milhões de toneladas movimentadas.



subir prazo máximo das concessões para 50 anos

actuais 30 anos para 50 anos parece ir contra as recomendações do estudo da Autoridade da Concorrência (AdC) que ontem foi publicamente conhecido, mas é defendido pelos diversos agentes do sector marítimo-portuário nacional para que se consiga ganhar competitividade em relação à concorrência dos portos espanhóis e do Norte da Europa.

Os maiores portos europeus - Roterdão, na Holanda; Hamburgo, na Alemanha; e Antuérpia, na Bélgica - fogem ao esquema das directivas comunitárias sobre o sector e não aplicam o regime das concessões, utilizando antes a figura do 'land lease' (uma espécie de arrendamento de terrenos)

aos respectivos concessionários, por um prazo de 90 anos ou mais. Para fazer face a esta concorrência acrescida na captação de investimento de potenciais concessionários, Espanha decidiu há

Os maiores portos da Europa, Roterdão, Hamburgo e Antuérpia, adoptam um modelo de 'land lease' (arrendamento de terrenos) aos concessionários com prazos superiores a 90 anos.

cerca de dois meses passar o prazo máximo das concessões portuárias de 30 para 50 anos. É isso que o Governo português se prepara para replicar na legislação nacional para não perder ainda mais poder competitivo em relação aos concorrentes mais directos, que são os portos espanhóis.

A questão dos prazos das concessões, que a AdC pretende que sejam o mais reduzidos possível, desde que garantam o retorno do investimento por parte do concessionário, parece ser o ponto mais polémico das recomendações do estudo ontem divulgado.

As recomendações sobre a redefinição do modelo de governação dos portos, o reajustamento

das rendas das administrações portuárias, o reflexo do abaixamento das rendas na factura a pagar pelo carregador e a liberalização no acesso ao mercado dos serviços portuários são questões mais pacíficas. "São recomendações que estão em linha com o que pensamos e temos defendido. Sobre a definição do modelo de concessões [questão dos prazos] não temos opinião formada", revela ao Diário Económico Belmar da Costa, director executivo da Agepor - Associação dos Agentes de Navegação de Portugal.

Até ao fecho da edição, não foi possível obter comentário da secretaria de Estado dos Transportes. ■



CONCORRÊNCIA NO SECTOR DO PORTOS À LUPA

Pedido de clemência leva Concorrência a fazer buscas a fornecedores portuários

Portos Regulador procedeu à buscas nas instalações de empresas nos portos de Lisboa, Setúbal, Sines e Viana do Castelo.

Hermínia Saraiva

herminia.saraiva@economica.pt

Cerca de dezena e meia de técnicos da Autoridade da Concorrência (AdC) estiveram nos últimos dois dias a realizar buscas nas instalações de sete empresas localizadas nos portos de Lisboa, Setúbal, Sines e Viana do Castelo. Em causa estão suspeitas de cartel por parte de prestadores de serviços, com o processo a ser aberto, sabe o Diário Económico, na sequência do pedido de clemência entregue por uma das empresas envolvidas.

A Autoridade da Concorrência, presidida por António Ferreira Gomes, não divulga o nome das empresas alvo de buscas, por ser informação sujeita ao segredo de justiça, mas o Diário Económico apurou que as diligências do regulador terão incidido sobre prestadores de serviços de reboque.

As diligências, realizadas exclusivamente por técnicos da AdC e que ainda decorriam à hora do fecho desta edição, tem por objectivo verificar "indícios de práticas anticoncorrenciais

Buscas da Autoridade da Concorrência às instalações de sete empresas envolveram dezena e meia de técnicos.

de natureza horizontal (cartel de repartição de mercados) no sector dos serviços portuários", escreveu o regulador em comunicado enviado às redacções.

No mesmo comunicado, o regulador lembra que a lei da concorrência "consagra um regime de imunidade ou redução da coima para as empresas que revelem a sua participação num acordo anticoncorrencial ou prática concertada e forneçam informações e elementos de prova da alegada infracção" (ver caixa). E foi o que aconteceu neste caso.

O regime de clemência é uma peça fundamental nos poderes de investigação da Autoridade da Concorrência contra os cartéis. E o regulador recorda que o combate aos cartéis "continua a merecer a prioridade máxima da actuação da AdC, atendendo aos prejuízos que invariavelmente causam aos cidadãos e às empresas, forçando-os a pagar preços mais elevados e reduzindo a qualidade e diversidade dos bens e serviços à sua disposição".

E ainda que um pedido de clemência possa resultar na abertura de um processo tal não significa que as investigações do regulador venham a resultar numa condenação. "As diligências desta natureza configuram um meio de obtenção de prova de ilícitos jusconcorrenciais, não decorrendo da sua realização que as empresas visadas venham a ser objecto de condenação, nem implicando um juízo sobre a culpabilidade da sua conduta no mercado", adverte a AdC.

A abertura de um processo de investigação aos fornecedores de serviços portuários surge na altura em que a Autoridade da Concorrência ainda aguarda, depois de o prazo ter sido prorrogado por 30 dias, a contestação por parte dos 15 bancos acusados no cartel da banca, um processo que também teve origem no pedido de clemência. As informações cedidas pelo Barclays, que levaram à abertura do processo em 2013, seguiu-se a colaboração do Montepio. ■ **Com N.M.S.**

Paulo Alexandre Coelho

António Ferreira Gomes, presidente da Autoridade da Concorrência, tem assumido o combate aos cartéis como uma das prioridades do regulador.



O QUE É O ESTATUTO DE CLEMÊNCIA

● O regime de clemência concede às empresas, que colaborem nas investigações da Autoridade da Concorrência, a redução ou eventual dispensa de multa.

● A dispensa de coima só poderá ser concedida à empresa que denunciar o cartel em que participa, estando este benefício ainda dependente de assegurar total colaboração ao regulador e de por termo à participação na infracção

● Para as restantes empresas envolvidas no cartel, e

dependendo do fornecimento de informações e provas com valor acrescentado, está prevista uma redução de coima que varia entre os 30% a 50% para a segunda empresa a avançar com o pedido de clemência e entre 20% e 30% para a terceira empresa. As restantes podem beneficiar de uma redução de coima até 20%.

● Administradores e directores envolvidos em actividades de cartel também podem tirar partido dos mesmos benefícios, devendo para isso fazer um pedido a título individual.

TRÊS PERGUNTAS A...



RICARDO OLIVEIRA

Coordenador da Área de Prática de Direito Europeu e da Concorrência da PLMJ

"Regime de clemência facilita a obtenção de prova"

Especialista em direito da Concorrência, Ricardo Oliveira, lembra que o estatuto de clemência dá ao regulador meios que podem "resultar na abertura de um maior número de processos de contra-ordenação".

Qual é a importância do estatuto de clemência?

É um instrumento de 'enforcement' importante, uma vez que quebra o alinhamento de interesses que existiria se nenhuma das empresas participantes numa conduta ilícita tivesse qualquer incentivo em desviar-se da mesma e denunciá-la ao regulador. A AdC pode também obter prova pelos seus próprios meios, embora tal seja geralmente mais difícil, em particular no caso dos cartéis.

A AdC está mais activa desde que foi criado e implementado o estatuto de clemência?

Está. A existência do regime de clemência facilita a obtenção de prova, o que é passível de resultar na abertura de um maior número de processos de contra-ordenação.

Existem de facto vantagens para as empresas em recorrer a este instituto? Esgotam-se na redução de coima?

Sem dúvida. As empresas podem ficar isentas da aplicação de qualquer coima pela conduta ilícita ou, na pior das hipóteses, ver essa coima ser substancialmente reduzida. Para além disso, a colaboração nestes termos é susceptível de mitigar o dano reputacional decorrente da participação numa prática ilícita.



ID: 60163430

15-07-2015

Governo quer alargar concessões nos portos contra avaliação da concorrência

Nova medida pretende replicar mudança operada em Espanha há dois meses e tornar os portos portugueses mais competitivos. Autoridade da Concorrência fez ontem buscas a vários fornecedores de estruturas portuárias. ➔ **P16 E 17**