

## Promoção da Concorrência no Setor Portuário em Portugal

Dezembro 2018

### O setor portuário contribui direta e indiretamente para o desenvolvimento económico

Este setor é crucial para a competitividade do país, com impacto económico na atividade do setor marítimo-portuário e nas diversas atividades que de si dependem para colocação dos seus produtos no mercado.

Em 2016, o setor dos transportes realizados por água, em conjunto com os seus serviços auxiliares gerou, diretamente, um valor acrescentado bruto (VAB) de cerca de 346 milhões de €, tendo sido responsável direto por 0,18% do produto interno bruto (PIB).

O transporte marítimo de mercadorias foi o meio mais utilizado para transportar as exportações e as importações nacionais para e de países fora da União Europeia, em 2017.

### A AdC defende a promoção da concorrência no setor portuário

A promoção da concorrência no setor portuário, que deve fazer-se ao nível da concorrência pelo mercado e ao nível da concorrência no mercado, é um instrumento fundamental para aumentar a

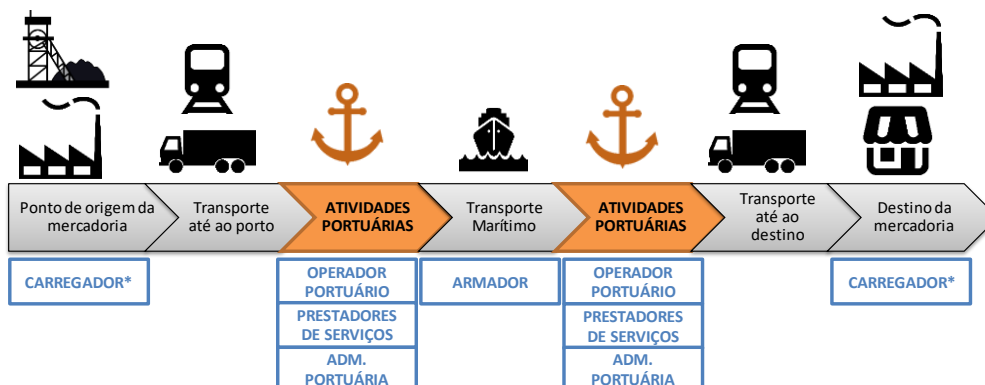
eficiência da movimentação de cargas nos portos portugueses.

Atendendo à importância do setor e à necessidade de promoção da concorrência ao longo da cadeia logística de transporte marítimo de mercadorias, a AdC lançou em julho de 2015 um estudo sobre o grau de concorrência no setor portuário, em sede de consulta pública. A AdC recebeu um total de 43 contributos de um conjunto variado de *stakeholders*.

Em 2016, a AdC deu início a uma colaboração com a OCDE, em cujo âmbito se desenvolveu uma avaliação de impacto concorrencial do quadro legislativo e regulatório nacional aplicável ao setor portuário. Esta colaboração, enquadrada no Projeto “AdC Impact 2020”, culminou com a publicação da versão preliminar do relatório “*OECD Competition Assessment Reviews - Portugal*”, em junho de 2018.

Neste contexto, a AdC atualiza o relatório de julho de 2015 e aprofunda as matérias relativas às condições de concorrência do setor portuário abordadas na sua versão preliminar, tendo em consideração o relatório da OCDE e uma análise mais focada nas concessões dos terminais portuários.

### Cadeia logística de transporte marítimo de mercadorias



\*Considera-se que o carregador é o agente responsável pela contratação e pagamento do transporte marítimo. Esta questão dependerá da negociação efetuada entre o agente localizado na origem da mercadoria e o agente localizado no destino da mercadoria.

### ***Janela de oportunidade para promover a eficiência e a concorrência na atribuição das concessões de terminais portuários***

No horizonte dos próximos 5 a 10 anos, cessa uma parte importante dos contratos de concessão de terminais portuários em vigor.

A análise a uma parte dos contratos de concessão de terminais portuários em vigor permitiu verificar que nem sempre foram atribuídos mediante procedimento competitivo, o que limitou a concorrência pelo mercado. Nas concessões atribuídas por concurso público, identificam-se aspetos onde é possível melhorar a eficiência na operação. Uma parte substancial dos contratos analisados tem duração total de 30 anos, sendo que a OCDE não identificou uma relação significativa entre o investimento e a duração dos contratos em vigor.

### ***O atual modelo de governação dos portos apresenta algumas fragilidades passíveis de limitar a concorrência no mercado e pelo mercado***

A maximização das receitas e o peso das rendas variáveis pagas pelos concessionários às administrações portuárias criam incentivos para o aumento dos preços dos serviços portuários e limitam a competitividade dos portos para captar tráfego ou carga.

O modelo de governação dos portos, ao conferir às administrações portuárias funções de regulação, administração e prestação de serviços cria condições propícias a conflitos de interesse, passíveis de ter impacto na concorrência.

### ***A liberalização de serviços introduziria condições mais favoráveis à concorrência na prestação de serviços de reboque portuário e de pilotagem***

Identificou-se margem significativa para aumentar a participação de operadores através de um alargamento da utilização do regime de licenciamento. Importa, contudo, que não sejam impostos requisitos desnecessários. A limitação do número de prestadores de serviços, se necessária, apresenta condições concretas estipuladas no Regulamento (UE) 2017/352.

### ***A AdC promove o pacote de medidas para o setor portuário nacional***

Atendendo aos constrangimentos no setor identificados pela AdC, propõe-se um conjunto de recomendações que visam promover a concorrência e ofertas mais competitivas para os consumidores.

**Redefinição do modelo de governação dos portos.** Importa assegurar uma clara separação das diversas atividades das administrações portuárias para promover a concorrência e o interesse público.

**Promoção das condições de concorrência pelo mercado nas concessões de terminais portuários.** Importa promover condições mais competitivas na atribuição dos contratos de concessão dos terminais portuários, bem como um desenho mais eficiente e uma monitorização mais eficaz.

**Liberalização do acesso aos mercados de serviços de reboque portuário e de pilotagem.** É importante facilitar o acesso ao mercado dos serviços portuários, promovendo preços mais competitivos e maior diversidade de serviços.

***Pacote de medidas recomendadas pela AdC para o setor portuário nacional***



(Re)definição do modelo de governação dos portos

Promoção das condições de concorrência pelo mercado nas concessões de terminais portuários

Liberalização do acesso aos mercados de serviços de reboque portuário e pilotagem

