Versão Não Confidencial

MEMORANDO

***Assunto*: PROPOSTA DE REVISÃO DO REGULAMENTO DE TARIFAS DA APA PARA 2019**

1. INTRODUÇÃO

A presente análise inscreve-se no cumprimento da missão da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), enquanto regulador económico independente, nos termos dos seus Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, e de acordo com as exigências que emanam da Lei-quadro das entidades reguladoras independentes, aprovada pela Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, e fundamenta-se nas atribuições previstas no n.º 1 do artigo 5º dos referidos Estatutos, designadamente, de zelar pelo cumprimento do enquadramento legal, nacional, internacional e da União Europeia, aplicável à regulação, supervisão, promoção e defesa da concorrência, visando o bem público, a defesa dos interesses dos cidadãos e dos operadores económicos, e de monitorização e acompanhamento das atividades dos mercados da mobilidade e dos transportes terrestres e fluviais.

É objetivo da AMT criar um ambiente regulatório mais favorável e facilitador do desenvolvimento integrado e eficiente do *Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes*, bem como do investimento estruturante no tecido produtivo, de forma a promover o crescimento económico e do emprego e o desenvolvimento de uma mobilidade sustentável como expressão de cidadania.

Nesse sentido, a promoção da competitividade do setor portuário é uma das linhas mestras da atuação da AMT, também, e desde logo, porque o próprio Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de novembro, ainda que emitido noutro contexto, estabelece que o Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos Nacionais é um instrumento de desenvolvimento dos portos que deve contribuir para alcançar uma quota significativa no mercado internacional de serviços portuários, melhorar o desempenho da estrutura portuária, bem como melhorar a sua produtividade.

Por outro lado, existe a necessidade de "*assegurar o funcionamento eficiente dos mercados, de modo a garantir a equilibrada concorrência entre as empresas*" e "*a concorrência salutar entre os agentes mercantis*" tal como previsto na alínea f) do artigo 81.º e alínea a) do artigo 99.º, ambos da Constituição da República Portuguesa, bem como pugnar pela aplicação do princípio da equivalência no que se refere à relação custo benefício entre a taxa e a prestação administrativa que visa compensar.

Sem prejuízo da ponderação sobre a necessidade de reavaliação do enquadramento legislativo e regulamentar do setor marítimo-portuário, a AMT entendeu que a definição de um procedimento claro, objetivo e sistematizado da remessa de informação relevante seria essencial para o exercício das

respetivas obrigações legais e estatutárias, com o objetivo de melhor servir o interesse público e ter em devida conta os interesses dos *stakeholders*.

Nestes termos, de acordo com o Plano de Atividades da AMT para 2018, foram elaboradas as "*Linhas de Orientação para a implementação da alínea e) do n.º 4 do artigo 5.º dos Estatutos da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio*", que mereceram a concordância daquelas entidades.

Nesta sequência, no uso das respetivas competências e de acordo com aquelas orientações, as administrações portuárias elaboraram e apresentaram as suas propostas de tarifários para 2019. Estas propostas não podem deixar de ser enquadradas na Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente - Horizonte 2026, aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 75/2017, de 24 de novembro. Tal estratégia baseou-se em diversos pressupostos internacionais e nacionais, como sejam o crescimento do número de navios e da sua capacidade, bem como a modernização dos processos de movimentação de carga ao nível dos terminais de contentores e o facto dos portos comerciais do continente terem atingido, em 2016, um volume recorde de movimentação de mercadorias, o que coloca um relevante desafio na criação de condições para a receção de navios de maiores dimensões, salvaguardando as condições de segurança e navegabilidade e permitindo, paralelamente, o incremento de outras atividades.

Face a este contexto, e no sentido de promover o desenvolvimento económico de Portugal e a alavancagem das exportações, o XXI Governo Constitucional entendeu que deveriam ser aproveitadas de forma mais eficiente as vantagens competitivas do posicionamento estratégico do País, apostando no aumento da competitividade crescente a nível global dos portos comerciais do continente e das cadeias logísticas nacionais, na modernização dos portos comerciais do continente, na melhoria das infraestruturas e acessibilidades marítimas e terrestres, na especialização da atividade de cada porto de acordo com o seu *hinterland* específico, na gestão mais eficiente da capacidade disponível, bem como na simplificação de procedimentos e numa abordagem adequada à organização do território.

A estratégia identifica, assim, os principais desafios e objetivos estratégicos para o setor marítimo-portuário e define os projetos de investimento necessários para responder a esses desafios, num total potencial de 2,5 mil milhões de euros, sendo 83% privado, 11% público nacional e 6% europeu, tendo como objetivo alcançar as metas definidas a longo prazo.

Esta Estratégia é considerada um *"programa estratégico de apoio à dinamização da atividade portuária e à simplificação administrativa, com o objetivo de contribuir para a retoma do investimento, para a redução dos custos de contexto e para o relançamento da economia, transformando o potencial existente em crescimento económico e emprego reais"* e implica adequar infraestruturas e equipamentos e melhorar as condições de operacionalidade das unidades portuárias, sendo que a

assunção de compromissos no âmbito da execução de medidas e ou projetos previstos depende de fundos disponíveis por parte das entidades públicas e privadas competentes e da comparticipação da União Europeia.

Esta estratégia representa assim a definição de prioridades e obrigatoriedades na prossecução de medidas e investimentos considerados prioritários, porto a porto, cujo financiamento implica, igualmente, o recurso a meios próprios, ainda que não na totalidade.

Nesse âmbito, a Estratégia identifica o investimento potencial, mas também os potenciais ganhos na atividade económica e na performance de cada porto, embora não seja efetuado um exercício sobre até que ponto a introdução de medidas de eficiência promove a diminuição dos custos associados aos serviços prestados, e consequentemente, a alteração das taxas cobradas.

De referir a este propósito a Estratégia da Comissão Europeia "*Portos marítimos europeus no horizonte de 2030: os desafios*", que defende que é necessário promover a modernização, a eficiência e qualidade dos serviços e infraestruturas portuárias, designadamente tendo em vista a diminuição dos custos da atividade portuária.

A promoção da eficiência dos portos passa pela existência de "*procedimentos, abertos e transparentes, de seleção dos prestadores de serviços portuários, bem como regras para prevenir a fixação de preços abusivos pelos operadores com direitos exclusivos. Criando um contexto de concorrência aberta nos serviços portuários e introduzindo uma pressão concorrencial maior nos portos em que ela ainda não se exerce, incentivar-se-ão os operadores a prestarem serviços de maior qualidade e fiabilidade*", o que também é alcançado através de procedimentos administrativos simplificados e desmaterializados.

Também é defendida a criação de comités consultivos dos utentes dos portos, de forma a centrar a comunidade portuária no serviço ao cliente e na prestação de serviços de maior qualidade aos navios que escalam os portos e aos utentes do interior.

A Comissão defende igualmente uma maior autonomia às autoridades portuárias, em particular na fixação das taxas e na afetação dos recursos, de forma a assegurar a eficiência das operações portuárias, devendo ser "*contrabalançada pela supervisão, a cargo de uma autoridade independente que zelará pela lealdade da concorrência e pela coordenação da atividade portuária aos níveis nacional e europeu*", promovendo igualmente a transparência dos financiamentos públicos.

Na verdade, estas orientações consubstanciam-se, na sua maioria, no Regulamento (UE) 2017/352 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de fevereiro de 2017, que estabelece o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos, ainda não acomodado na sua totalidade no ordenamento jurídico português.

É certo que o mesmo é aplicável diretamente na ordem jurídica interna a partir de 24 de março de 2019 e que não se aplica aos contratos de serviços portuários que tenham sido celebrados antes de 15 de fevereiro de 2017 e que tenham vigência limitada. Por outro lado, os contratos de serviços portuários celebrados antes desta última data que não tenham vigência limitada, ou que tenham efeitos semelhantes, devem ser alterados, a fim de dar cumprimento ao disposto no presente regulamento, até 1 de julho de 2025.

No entanto, as regras gerais serão aplicáveis na sua quase totalidade e implicarão alteração à legislação portuguesa, designadamente o Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente.

Aliás, no que se refere a taxas portuárias, estabelece o regulamento que as taxas devem ser fixadas de acordo com a estratégia comercial e com os planos de investimento do porto em questão, no quadro da política portuária geral do país, mas também devem ser transparentes, facilmente identificáveis, não discriminatórias, proporcionadas em relação ao custo do serviço prestado e devem contribuir para a manutenção e para o desenvolvimento da infraestrutura e das instalações portuárias, bem como para a prestação dos serviços necessários para efetuar ou facilitar as operações de transporte, devendo evitar uma tarifação excessiva dos serviços portuários, nos casos em que a situação do mercado dos serviços portuários não permita uma concorrência efetiva.

Em suma, as orientações europeias e nacionais para o setor portuário influenciam, de forma relevante, a política tarifária de cada porto, devendo ser tidas em devida conta na aprovação dos respetivos regulamentos em cada ano.

Nesse sentido, deve procurar-se o equilíbrio, nem sempre fácil, face à diversidade de circunstancialismos locais, entre as necessidades de investimento e modernização da infraestrutura e serviços, com os imperativos de transparência e de equivalência e proporcionalidade entre as taxas por serviços prestados e os custos tidos com esses serviços, sempre num caminho de promoção da competitividade e concorrência saudável no setor.

2. ENQUADRAMENTO GERAL

Neste ponto procede-se a uma breve consideração sobre o contexto macroeconómico, nacional e internacional, bem como sobre a atividade que traduz o comportamento global do Sistema Portuário do Continente, onde se inserem naturalmente as diversas propostas de atualização dos regulamentos de tarifas para 2019.

2.1. Breve caracterização da conjuntura macroeconómica

Estudos recentes dos organismos internacionais preveem para o período 2018-2019 um ambiente global favorável à manutenção de um crescimento da economia acima de +3%, mas com uma ligeira desaceleração face ao verificado no ano corrente.

A Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE) e o Fundo Monetário Internacional (FMI) preveem que a economia global cresça +3,9% em 2018 e 2019, devido a mais investimento, comércio internacional e emprego, com a zona euro, principal origem das importações e destino das exportações nacionais, a crescer +2,3%.

A Organização das Nações Unidas (ONU), mais moderada, prevê que a economia global cresça +3,2% mas alerta para um abrandamento decorrente do crescente aumento das tensões geopolíticas subjacente às disputas comerciais internacionais, nomeadamente entre os Estados Unidos da América (EUA) e a China.

A Organização Mundial do Comércio (OMC) corrigiu as suas previsões de abril que apontavam para um crescimento do comércio mundial de bens de +4,4% em 2018, para +3,9%, alertando também para um abrandamento deste crescimento caso as tensões comerciais se agravem, esperando que se estabilize na casa dos +3,7% em 2019, inferior aos anteriores +4%.

O Banco Mundial é mais prudente nas suas previsões e considera que depois de atingir +3,1% em 2017 e 2018, o crescimento global deverá ser moderado nos próximos dois anos, evoluindo gradualmente para +3% em 2019 e +2,9% em 2020.

Neste contexto internacional, o Banco de Portugal prevê que o produto interno bruto (PIB) nacional cresça em 2018 cerca de 2,3%, mais alavancado nas exportações (4,6%) do que na procura interna (2,2%) recuando para 1,9% em 2019 e 1,7% em 2020.

Nas outras principais variáveis macroeconómicas, assinala-se também algum recuo para o futuro próximo, em particular o consumo privado que passa de +2,2% para +1,9%, o consumo público de +0,8% para +0,1%, as exportações a recuarem 0,9 pontos percentuais para +4,6% e as importações a recuarem 0,7 pontos percentuais para +5%, ambos para 2019, sendo que as exportações ainda recuarão 0,3 pontos percentuais em 2020, para +4,3%.

2.2. Do Sistema Portuário do Continente

- Atividade portuária

Descrito sucintamente no ponto anterior, o contexto macroeconómico global e nacional em que as administrações portuárias (AP) vão apresentar as propostas de revisão dos respetivos tarifários gerais,

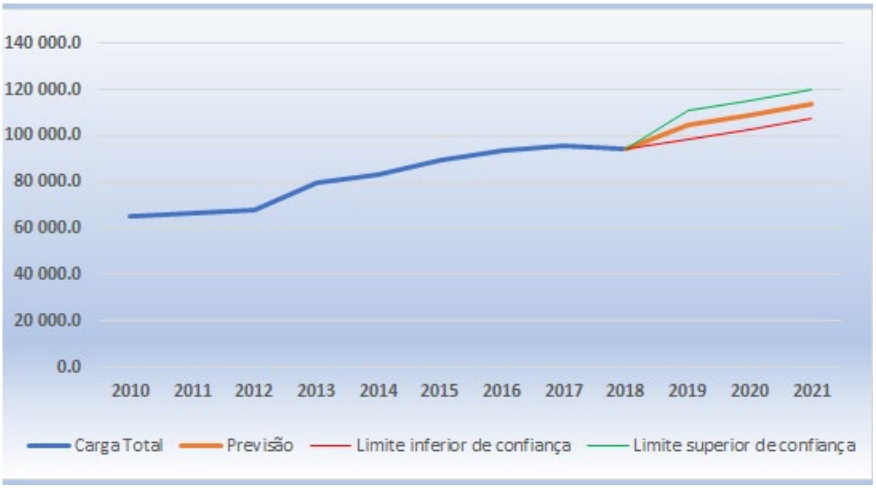
importa agora caracterizar o comportamento que os vários portos observaram em 2018 e nos anos anteriores, bem como efetuar uma estimativa de evolução a médio prazo.

Em termos globais, o Sistema Portuário do Continente verificou um relativo crescimento até 2017 e prevê-se um ligeiro recuo de 1,6% para o corrente ano de 2018, incluindo a carga movimentada em *transhipment*, resultante da conjugação de uma quebra de 1% nas operações de embarque, grande parte das quais relativas a exportação, e de 2% nas operações de desembarque, que suportam a maioria das importações.

EVOLUÇÃO E TENDÊNCIA DO VOLUME DE CARGA

		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018 (*)
Carga Embarcada	mTon	23 963.8	25 203.8	27 547.8	34 495.1	36 464.2	38 086.2	39 681.4	39 070.7	38 673.8
	Δ%		+5.2%	+9.3%	+25.2%	+5.7%	+4.4%	+4.2%	-1.5%	-1.0%
Carga Desembarcada	mTon	41 087.0	41 690.0	40 652.4	45 173.2	46 586.0	51 236.0	54 196.3	56 849.0	55 685.1
	Δ%		+1.5%	-2.5%	+11.1%	+3.1%	+10.0%	+5.8%	+4.9%	-2.0%
Total de Carga Movimentada	mTon	**65 050.8**	**66 893.8**	**68 200.3**	**79 668.3**	**83 050.2**	**89 322.2**	**93 877.7**	**95 919.7**	**94 358.9**
	Δ%		**+2.8%**	**+2.0%**	**+16.8%**	**+4.2%**	**+7.6%**	**+5.1%**	**+2.2%**	**-1.6%**

(*) Estimativa por extrapolação linear dos dados acumulados a agosto



Salienta-se o facto de estes números surgirem ligeiramente amortecidos pelo crescimento esperado da Carga Contentorizada movimentada em operações de *transhipment*, caso contrário a quebra estimada por extrapolação dos dados acumulados a agosto elevar-se-ia a 2,3% (conjunção de -1,8% nos embarques e de -2,7% nos desembarques). No entanto, a previsão por análise de regressão linear torna expectável uma evolução global positiva para os próximos anos, mesmo na hipótese do limite mais pessimista da projeção.

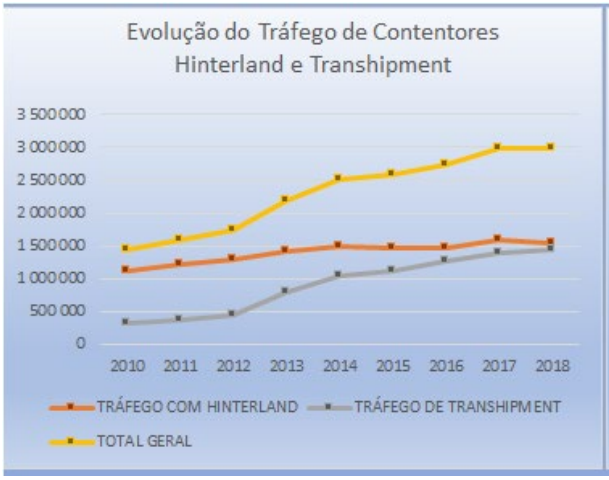
Este comportamento não é, naturalmente, idêntico em todos os portos e será objeto de análise individual no capítulo respetivo.

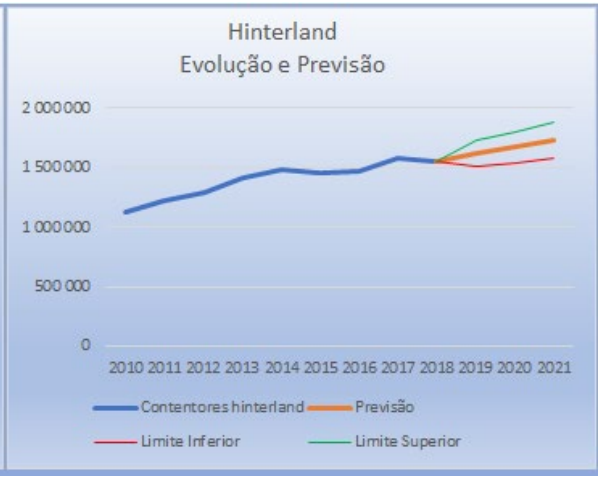
No tráfego de Contentores prevê-se em termos globais um ligeiro crescimento no conjunto do tráfego com o *hinterland* e de *transhipment*, resultante da conjunção de uma quebra de -2% no primeiro com um acréscimo de +2,4% no segundo. Sublinha-se, no entanto, o facto de, com exceção de Sines, o tráfego com o *hinterland* ser preponderante face ao *transhipment* e que o limite inferior da projeção para 2019 (gráfico infra da direita) apresenta a manutenção da evolução negativa, recuperando nos anos de 2020 e 2021.

EVOLUÇÃO E TENDÊNCIA DO VOLUME DE CONTENTORES
NOS TRÁFEGOS COM HINTERLAND E EM TRANSHIPMENT

		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018 (*)
TRÁFEGO COM HINTERLAND		1 123 081	1 227 188	1 289 284	1 408 047	1 485 031	1 460 406	1 466 339	1 579 112	1 548 034
	Δ%	-	+9.3%	+5.1%	+9.2%	+5.5%	-1.7%	+0.4%	+7.7%	-2.0%
TRÁFEGO DE TRANSHIPMENT		316 403	370 606	451 315	784 941	1 034 767	1 119 354	1 277 645	1 395 521	1 428 999
	Δ%	-	+17.1%	+21.8%	+73.9%	+31.8%	+8.2%	+14.1%	+9.2%	+2.4%
TOTAL GERAL		**1 439 484**	**1 597 794**	**1 740 600**	**2 192 988**	**2 519 798**	**2 579 760**	**2 743 984**	**2 974 633**	**2 977 034**
	Δ%	-	**+11.0%**	**+8.9%**	**+26.0%**	**+14.9%**	**+2.4%**	**+6.4%**	**+8.4%**	**+0.1%**

(*) Estimativa por extrapolação linear dos dados acumulados a agosto





No tráfego de *transhipment* assiste-se a um abrandamento da tendência de crescimento, mas observam-se valores positivos quer para as estimativas do ano corrente, quer para os próximos anos.

No tocante ao movimento de navios constata-se que o ano corrente se caracteriza globalmente por um recuo, quer do número de escalas, quer do volume de arqueação bruta, com variações respetivas de -0,7% e -2,2%.

No entanto, a tendência de evolução, a taxas médias anuais respetivas de +0,9% e +6,5% se considerarmos o período desde 2010 ou de +0,5% e +3,9% para o período mais recente, desde 2014, deixam antever uma projeção positiva para 2019, mesmo no cenário mais negativo, conforme evidencia o gráfico seguinte.

		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018 (*)
Número		10 536	10 405	9 625	10 384	10 592	10 863	10 814	10 924	10 845
	Δ%	-	-1.2%	-7.5%	+7.9%	+2.0%	+2.6%	-0.5%	+1.0%	-0.7%
GT (10^3)		130 268.9	139 374.8	140 135.1	165 289.4	173 553.5	191 503.1	200 424.9	207 256.4	202 738.0
	Δ%	-	+7.0%	+0.5%	+18.0%	+5.0%	+10.3%	+4.7%	+3.4%	-2.2%

(*) Estimativa por extrapolação linear dos dados acumulados a agosto

Em suma, para concluir este capítulo de enquadramento setorial, assinala-se o facto de no ano corrente se assistir a um desempenho global ligeiramente negativo, quer em termos de carga, de contentores e de navios, com exceção das operações de *transhipment* de Contentores, mas que beneficiam praticamente em exclusivo o porto de Sines.

Já as projeções históricas da maioria dos indicadores indiciam uma evolução positiva para 2019, com uma única incerteza no tráfego de Contentores com o *hinterland* que, no cenário mais pessimista, evoluirá no sentido do registo de novo recuo.

- Situação económica global das administrações portuárias

Tendo subjacente históricos, perfis e níveis de atividade distintos, a estrutura económica das AP apresenta naturalmente particularidades que devem ser tidas em conta na análise das propostas de revisão do regulamento de tarifas em curso.

Com a situação económica que se estima venha a ser observada no final do corrente exercício, temos que o valor total de prestações de serviços das AP atingirá o montante de cerca de 198 milhões de

euros, com um resultado de exploração de cerca de 34 milhões de euros, associado a um rácio médio de resultados sobre rendimentos de +17%.

Rubrica	APDL	APA	APFF	APL	APSS	APS	TOTAL
1. Rendimentos da atividade portuária	56 484	13 948	4 145	50 867	23 788	48 356	197 587
2. Gastos Diretos	43 192	-	-	34 129	12 369	11 203	100 893
3. Gastos Indiretos	5 382	-	-	10 575	7 414	23 343	46 714
4. Gastos Totais (2+3) (*)	48 574	12 553	3 730	44 704	19 783	34 546	163 890
5. Resultados da atividade portuária	7 910	1 395	414	6 163	4 005	13 810	33 697
(*) A APA e APFF não disponibilizaram elementos, pelo que, neste quadro, se considerou os 'Gastos Totais' corrrespondentes a 90% dos 'Rendimentos'							
% Resultados Sobre Rendimentos	+14.0%	+10.0%	+10.0%	+12.1%	+16.8%	+28.6%	+17.1%

Subjacentes a estes valores está o desenvolvimento da atividade das AP nas diversas áreas de negócio, a saber, nomeadamente, as relativas aos serviços prestados no âmbito dos regulamentos gerais de tarifas, dos regulamentos específicos, concessões de movimentação de carga e outras concessões (náutica de recreio, pesca,…), que globalmente, e em valores aproximados, dado que nem todas as AP apresentaram os valores com o necessário detalhe, se traduzem no seguinte quadro,

	Regulamento Geral de Tarifas (Geral)	Regulamento de tarifas específicas	Concessões (movimento de cargas)	Outras áreas de negócio	Total
1. Rendimentos	**63 110 409**	**13 546 060**	**81 040 040**	**39 890 416**	**197 586 925**
4. Gastos Totais (2+3)	**53 088 191**	**13 259 093**	**58 157 505**	**1 021 661**	**163 890 370**
5. Resultados (1-4)	**10 022 218**	**286 967**	**22 882 535**	**38 868 754**	**33 696 554**
Distribuição % por Áreas de Negócio					
Rendimentos	+31.9%	+6.9%	+41.0%	+20.2%	+100.0%
Gastos Totais	+32.4%	+8.1%	+35.5%	+0.6%	+100.0%
Resultados	+29.7%	+0.9%	+67.9%	+115.3%	+100.0%
% Resultados / Rendimentos	**+15.9%**	**+2.1%**	**+28.2%**	**+97.4%**	**+17.1%**

Nota: Valores aproximados por incluirem estimativas

cuja leitura revela que os regulamentos gerais de tarifas, cujas propostas estão em avaliação, representam cerca de 32% do total dos rendimentos operacionais, 32% dos gastos totais e 30% do total de resultados.

Em termos do total das AP, a área de negócios relativa aos serviços abrangidos pelos regulamentos gerais de tarifas apresenta uma taxa de resultados sobre rendimentos da ordem dos 16%, ligeiramente inferior aos 17% apurados globalmente, influenciados pelos valores desse indicador apurados para as concessões de movimentação de carga (28%).

- Orientações e Estratégias

O acionista único, Direção-Geral do Tesouro e Finanças (DGTF), emitiu oportunamente instruções para a elaboração dos Instrumentos Previsionais de Gestão (IPG) reportados ao triénio 2018-2020, ou seja, para a elaboração da proposta de Plano de Atividades e Orçamento, no sentido de esta dever materializar políticas que garantam nomeadamente:

I. a melhoria da eficiência operacional, traduzida numa redução do peso dos gastos operacionais no volume de negócios; e

II. a contenção dos gastos com pessoal.

A DGTF adiantou ainda que "*por norma, é expectável que as principais variáveis de atividade da empresa, por exemplo volume de negócios ou FSE, evoluam em linha com indicadores como o consumo privado e a evolução dos preços*", indicando para o consumo privado em cada ano do período 2018-2020 o valor 1,6 e para a evolução dos preços 1,7 para 2018 e 2019 e 1,8 para 2020, conforme constava no Programa de Estabilidade.

Sublinha-se o facto de poderem ter sido emitidas orientações subsequentes e específicas para cada uma das AP.

3. ENQUADRAMENTO E APRECIAÇÃO DA PROPOSTA DE ATUALIZAÇÃO DO REGULAMENTO DE TARIFAS DA APA

No presente enquadramento da proposta de atualização do regulamento de tarifas para 2019 apresentado pela APA pretende-se caracterizar sucintamente o seu desempenho em termos da atividade portuária desenvolvida, bem como a sua situação económica, quer em termos globais, quer em termos operacionais das diversas áreas de negócio e serviços prestados no âmbito do regulamento geral de tarifas, na medida em que a informação disponibilizada o permitir.

- Atividade portuária

O porto de Aveiro tem observado ultimamente uma dinâmica de crescimento que levou ao registo dos valores mais elevados de sempre em termos de carga movimentada. Como decorre da leitura do quadro infra, tal situação decorre do movimento de 'desembarques', cujo crescimento se estima que

EVOLUÇÃO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA

		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018 (*)
		CARGA								
Carga Embarcada	mTon	1 676	1 427	1 565	1 979	2 303	2 306	1 761	1 709	1 650
	Δ%	-	-14.9%	+9.7%	+26.5%	+16.4%	+0.1%	-23.6%	-3.0%	-3.4%
Carga Desembarcada	mTon	2 077	1 891	1 754	1 977	2 188	2 351	2 781	3 444	3 841
	Δ%	-	-9.0%	-7.3%	+12.7%	+10.7%	+7.4%	+18.3%	+23.9%	+11.5%
Total de Carga Movimentada	mTon	**3 753**	**3 318**	**3 318**	**3 956**	**4 491**	**4 656**	**4 542**	**5 153**	**5 491**
	Δ%	-	**-11.6%**	**+0.0%**	**+19.2%**	**+13.5%**	**+3.7%**	**-2.5%**	**+13.5%**	**+6.6%**
		NAVIOS								
Nº DE ESCALAS		973	882	794	866	1 017	1 035	1 020	1 055	1 088
GT (10^3)		3 307	3 286	2 555	3 576	4 444	4 603	5 043	5 550	6 055
	Δ%	-	-0.6%	-22.2%	+40.0%	+24.3%	+3.6%	+9.6%	+10.1%	+9.1%

(*) Estimativa por extrapolação linear dos dados acumulados a agosto

para o corrente ano venha a atingir +6,6%, após o crescimento de +13,5% registado em 2017 face a 2016. No que toca ao volume de carga movimentada nas operações de 'embarque', instrumento de suporte à exportação, assiste-se a sucessivas reduções desde 2015.

No que se refere ao movimento de navios, assiste-se igualmente a um comportamento francamente positivo, com tendências médias anuais de +2,8% e +10,2%, respetivamente no número de escalas e no volume de arqueação bruta. Este último indicador, subjacente à faturação da TUP Navio, apresenta uma estimativa de +9,1% para o corrente ano, culminando um crescimento sucessivo desde 2012.

Como nota final assinala-se a elevada probabilidade de se manter para 2019 a trajetória de crescimento, se bem que o cenário negativo no modelo de previsão aponta para uma quebra em 2019, com recuperação em 2020.

- Situação económica

A situação económica da APA, que enquadra a apresentação da proposta de revisão do Regulamento de Tarifas para 2019, é caracterizada por razoável solidez e estabilidade, com um crescimento no volume de negócios, incluindo vendas, prestação de serviços e subsídios à exploração, desde 2016 até 2018 (dados estimados), de cerca de +5%, e deste para 2019, ano em que se prevê um acréscimo de +8,6%.

Este comportamento do volume de negócios é acompanhado por variações mais do que proporcionais dos gastos operacionais de 2017 para 2018 (+14,5%) e menos do que proporcionais de 2018 para 2019 (+5,1%).

O impacto destas variações a nível quer do EBIT, quer dos resultados líquidos dos exercícios, é favorável, sendo expectável que em 2018 represente acréscimos respetivos de +10,2% e +14,5%, e para 2019 de +1,9% e de 15,8%.

Em termos de rentabilidade do volume de negócios espera-se, para o corrente ano de 2018, uma taxa de +9,9%, que deverá crescer 1,4 pontos percentuais, para +11,3%, no ano de 2019.

A taxa de rentabilidade bruta média calculada com os dados apresentados no âmbito do anexo 3 das 'Orientações' é de +8,4%, bastante inferior ao valor da TRR, 14,15%.

Rubricas (agregadas)	2016 Real	2017 Real	2018 Estimativa	2019 Previsão	Δ% '17/'16	Δ% '18/'17	Δ% '19/'18
1. Vendas, Serviços Prestados e Subsídios à Exploração	4 435.9	4 443.6	4 656.3	5 058.0	+0.2%	+4.8%	+8.6%
2. Outros Rendimentos	14 408.3	14 165.6	15 039.3	14 931.0	-1.7%	+6.2%	-0.7%
3. Gastos Operacionais	(9 074.1)	(7 743.8)	(8 864.7)	(9 316.7)	-14.7%	+14.5%	+5.1%
4. Outros Gastos	(239.0)	(420.4)	(218.7)	(234.8)	+75.9%	-48.0%	+7.4%
5. Imparidades, Provisões e Variações de Justo Valor	148.4	(226.8)	(140.4)	(151.8)	-252.9%	-38.1%	+8.1%
6. EBITDA	**9 679.5**	**10 218.2**	**10 471.9**	**10 285.8**	**+5.6%**	**+2.5%**	**-1.8%**
7. Depreciação, Amortizações e Imparidadede Investimentos	(8 264.5)	(8 294.8)	(8 353.1)	(7 872.0)	+0.4%	+0.7%	-5.8%
8. EBIT	**1 415.0**	**1 923.4**	**2 118.8**	**2 413.8**	**+35.9%**	**+10.2%**	**+13.9%**
9. Juros e Impostos	(166.0)	(226.3)	(176.2)	(164.4)	+36.3%	-22.1%	-6.7%
10. Resultado líquido do período	**1 249.0**	**1 697.1**	**1 942.6**	**2 249.4**	**+35.9%**	**+14.5%**	**+15.8%**
Rentabilidade do Volume de Negócios [10 / (1+2)]	**+6.6%**	**+9.1%**	**+9.9%**	**+11.3%**	-	-	-

Não tendo a APA apresentado gastos operacionais por área de negócio e por serviço abrangido no regulamento de tarifas, sublinha-se o facto de se prever que os rendimentos associados ao regulamento de tarifas representem, em 2019, cerca de 33,5% do total dos rendimentos operacionais, proporção essa que constitui a ponderação para o impacto global do regulamento de tarifas em apreciação.

Área de Negócio	Rendimentos 2019 | 10^3 €	%
Regulamento Geral de Tarifas	5 052.3	33.5%
Regulamento de tarifas específicas	3 560.6	23.6%
Concessões (movimento de cargas)	365.1	2.4%
Concessões (pesca)	357.9	2.4%
Concessões (Náutica de recreio)		
Concessões (outras)	468.3	3.1%
Outras áreas de negócio	5 283.5	35.0%
Total	**15 087.7**	**100.0%**

Sublinha-se ainda o facto de, por um lado, as concessões de movimentação de carga assumirem uma quota quase residual, de apenas 2,4% dos rendimentos da APA, e por outro lado, os rendimentos originados pelo regulamento de tarifas específicas, aprovadas sem parecer da AMT, representarem 23,6%.

Serviços incluídos no Regulamento Geral de Tarifas	Rendimentos 2019 | 10^3 €	%
TUP Navio	2 538.6	50.2%
Pilotagem	1 635.0	32.4%
Reboque	0.0	0.0%
Amarração/ Desamarração	422.5	8.4%
Movimentação de Cargas	0.0	0.0%
Tráfego de Passageiros	0.0	0.0%
Armazenagem/ Ocupação de Espaços	377.7	7.5%
Uso de Equipamentos	78.5	1.6%
Fornecimentos	0.0	0.0%
Resíduos	0.0	0.0%
Diversos	0.0	0.0%
Total	**5 052.3**	**100.0%**

Dada a ausência de informação relativa aos gastos operacionais afetos à prestação dos serviços a que o regulamento de tarifas respeita, apenas poderemos realçar o facto de a TUP Navio representar cerca de 50,4% do total dos proveitos originados pela aplicação do regulamento, seguido do serviço de pilotagem, com 32,4%, somando os restantes serviços, no seu conjunto, cerca de 17,4% dos proveitos, sem nada se poder afirmar sobre a justeza da proposta de se promover a atualização das diversas taxas por aplicação do mesmo fator.

4. APRECIAÇÃO DA PROPOSTA DE ATUALIZAÇÃO DO REGULAMENTO DE TARIFAS DA APA

A APA propõe, no âmbito do processo de atualização do regulamento de tarifas para 2019, que "*Na ausência de fatores relevantes que justifiquem a introdução de quaisquer alterações ao modelo e estrutura tarifária, vigente em 2018, [é] adequada a simples aplicação generalizada do Índice Harmonizado de Preços no Consumidor (IHPC) previsto para 2018 pelo Banco de Portugal no seu Boletim Económico de junho de 2018, a saber 1,40%.*"

Esta decisão da APA está em linha com a metodologia de análise preconizada pela AMT, uma vez que a taxa de rentabilidade bruta média da APA é de cerca de 8,4%[1], significativamente inferior à TRR.

[1] Calculada pela AMT com base nos balancetes apresentados pela APA.

Apesar do aumento dos gastos operacionais previsto para 2019, prevê-se um aumento do resultado líquido, o que vai contribuir para o financiamento dos diversos projetos de investimento previstos na Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente - Horizonte 2026 e que vão implicar um investimento global de cerca de 89 milhões de euros até 2026[2]. Estes projetos incluem a construção do Terminal Intermodal na Zona de Atividades Logísticas e Industriais (ZALI) e sua infraestruturação, assim como a implementação da operacionalidade do Terminal de Granéis Líquidos.

A APA não apresentou a comparação das suas taxas com as dos outros portos nacionais ou internacionais, pelo que não é possível determinar se a atualização proposta pela APA tem impactos negativos a nível da competitividade do porto de Aveiro, nomeadamente face aos restantes portos. No entanto, o parecer favorável da Comunidade Portuária de Aveiro à proposta da APA parece indicar que a competitividade deste não está posta em causa.

5. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

No seguimento do exposto, ainda que subsista alguma insuficiência na informação, tal não obsta a que se proponha que a decisão da AMT seja a de aprovar a proposta de atualização do Regulamento de Tarifas para 2019 apresentada pela APA, por se considerar que esta permite manter a competitividade do porto de Aveiro, confirmado pelo parecer favorável da Comunidade Portuária de Aveiro.

De qualquer modo, tendo em conta as anteriores posições da Comissão Europeia e dos termos do Regulamento (UE) 2017/352 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de fevereiro de 2017, que estabelece o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos, considera-se ser de recomendar que a AP inicie os procedimentos necessários para, progressivamente, dar cumprimento às exigências de promoção de taxas portuárias transparentes, facilmente identificáveis, não discriminatórias, não excessivas e proporcionadas em relação ao custo do serviço prestado, designadamente através dos adequados sistemas de contabilidade analítica.

[2] Contabilização que apenas considera as primeiras fases dos projetos e que engloba os projetos de investimento no porto de Aveiro e no porto da Figueira da Foz.

ANEXO

DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS POR NATUREZA

	Rubricas	2015	2016	2017	2018	2019	Δ% '16/'15	Δ% '17/'16	Δ% '18/'17	Δ% '19/'18
1	Vendas e serviços prestados	4 236 660	4 430 933	4 438 670	4 594 020	5 052 303	+4.6%	+0.2%	+3.5%	+10.0%
2	Subsídios à exploração	7 181	4 965	4 978	62 325	5 700	-30.9%	+0.3%	+1152.0%	-90.9%
3	Ganhos/perdas imputados de subsidiárias, associadas e empreendimentos conju	737 977	869 359	- 755 736	648 421	4 041	+17.8%	-186.9%	-185.8%	-99.4%
4	Variação nos inventários da produção	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5	Trabalhos para a própria entidade	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6	Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7	Fornecimentos e serviços externos	-3 113 175	-4 148 930	-2 583 571	-3 534 780	-3 906 876	+33.3%	-37.7%	+36.8%	+10.5%
8	Gastos com o pessoal	-4 664 555	-4 925 146	-5 160 248	-5 329 954	-5 409 786	+5.6%	+4.8%	+3.3%	+1.5%
9	Imparidade de inventários (perdas/reversões)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10	Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)	- 108 485	148 366	- 226 826	- 140 396	- 151 829	-236.8%	-252.9%	-38.1%	+8.1%
11	Provisões (aumentos/reduções)	353 127	-	-	-	-	-100.0%	-	-	-
12	Imparidade de investimentos não depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13	Aumentos/reduções de justo valor	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14	Outros rendimentos	14 271 041	13 538 942	14 921 318	14 390 901	14 927 003	-5.1%	+10.2%	-3.6%	+3.7%
15	Outros gastos	- 624 595	- 238 957	- 420 352	- 218 659	- 234 751	-61.7%	+75.9%	-48.0%	+7.4%
16	**Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos**	**11 095 176**	**9 679 532**	**10 218 233**	**10 471 877**	**10 285 806**	**-12.8%**	**+5.6%**	**+2.5%**	**-1.8%**
17	Gastos/reversões de depreciação e de amortização	-8 325 483	-8 286 226	-8 316 549	-8 353 072	-7 872 040	-0.5%	+0.4%	+0.4%	-5.8%
18	Imparidade de investimentos depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)	43 422	21 711	21 711	-	-	-50.0%	+0.0%	-100.0%	-
19	**Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)**	**2 813 115**	**1 415 017**	**1 923 394**	**2 118 805**	**2 413 766**	**-49.7%**	**+35.9%**	**+10.2%**	**+13.9%**
20	Juros e rendimentos similares obtidos	312 176	56 637	25 735	15 000	15 000	-81.9%	-54.6%	-41.7%	+0.0%
21	Juros e gastos similares suportados	- 60 938	- 32 828	- 31 133	- 28 605	- 26 190	-46.1%	-5.2%	-8.1%	-8.4%
22	**Resultado antes de impostos**	**3 064 353**	**1 438 826**	**1 917 997**	**2 105 200**	**2 402 576**	**-53.0%**	**+33.3%**	**+9.8%**	**+14.1%**
23	Imposto sobre o rendimento do período	- 197 035	- 189 809	- 220 926	- 162 610	- 153 171	-3.7%	+16.4%	-26.4%	-5.8%
24	**Resultado líquido do período**	**2 867 318**	**1 249 017**	**1 697 071**	**1 942 590**	**2 249 405**	**-56.4%**	**+35.9%**	**+14.5%**	**+15.8%**
	Rentabilidade do Volume de Negócios [24 / (1 + 2 + 14)] (%)	+14.9%	+6.6%	+9.1%	+9.9%	+11.3%	-	-	-	-
	Resultado líquido SEM RGnE (C24+C9+C10+C11+C13+C18)	**3 155 382**	**1 419 094**	**1 491 956**	**1 802 194**	**2 097 576**				
	Rentabilidade Bruta (%)	+16.4%	+7.5%	+8.0%	+9.2%	+10.5%				
	Cálculo da TRBM (2015- 2017)		**+8.4%**							