

Versão não confidencial

## MEMORANDO

**ASSUNTO: PROPOSTA DE REVISÃO DO REGULAMENTO DE TARIFAS PARA 2021 DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DA FIGUEIRA DA FOZ, S.A.**

### 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 em anexo ao 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 5.º dos referidos Estatutos, designadamente, (i) 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 (ii) monitorizar e acompanhar as 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 *Ecosistema 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 aquele regulamento 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 e a sua produtividade.

A necessidade de “assegurar o funcionamento eficiente dos mercados” e a concorrência entre os agentes mercantis”, em linha com o previsto tal como previsto nas alíneas f) do artigo 81.º

e a) do artigo 99.º, ambos da Constituição da República Portuguesa, bem como a defesa pela aplicação do princípio da equivalência no que se refere à relação custo benefício entre a taxa e a prestação administrativa que esta visa compensar, constituem, igualmente, vetores que norteiam a atuação da AMT.

Assim, e sem prejuízo da ponderação sobre a necessidade de revisão do atual enquadramento legislativo e regulamentar aplicável ao setor marítimo-portuário, a AMT, ciente da imprescindibilidade de estabelecer um procedimento claro, objetivo e sistematizado no que concerne ao envio da informação relevante para o exercício das suas obrigações legais e estatutárias, com vista a melhor servir o interesse público, publicou a Deliberação n.º 1025/2018, em Diário da República, 2.ª série, n.º 183, de 21 de setembro, que aprova 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”*, as quais visam alcançar uma progressiva harmonização entre o custo das diversas operações e os respetivos valores de faturação considerados no tarifário.

Nesta sequência, abrigo das suas competências, e de acordo com as mencionadas linhas de orientação, as administrações portuárias (AP) elaboraram e apresentaram as suas propostas de tarifários para 2021.

Estas propostas tiveram em linha de conta, por um lado, a atual conjuntura económica fortemente condicionada pela incerteza provocada pelas consequências da pandemia do vírus SARS-Cov-2 (covid-19), que conferiu às projeções um elevado e acrescido grau de incerteza e, por outro lado, os objetivos estratégicos de apoio à dinamização da atividade portuária e à simplificação administrativa definidos na Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017, de 24 de novembro, que aprovou a Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente - Horizonte 2026.

Esta estratégia, enquanto *“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”*, 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.

A digitalização e a aplicação do 5G, bem como a descarbonização serão ainda perspetivas a considerar, bem como o reforço da questão das acessibilidades e da interoperabilidade.

A este propósito importa referir que se encontra em consulta pública a *Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030*, a qual, no âmbito dos principais objetivos estratégicos da década por si reconhecidos: (i) *fomentar o emprego e a economia azul circular e sustentável* (OE2) e (ii) *incentivar a reindustrialização e capacidade produtiva e digitalizar o oceano* (OE9), integra os portos e as infraestruturas portuárias nas áreas de intervenção prioritárias para os concretizar (cfr. AI9 - Portos, Transportes Marítimos e Logística).

De acordo com o definido no âmbito desta área de intervenção prioritária (AI9),

*“Portugal detém na sua herança marítima e na sua centralidade atlântica um posicionamento geoestratégico que lhe permite continuar a apostar na sua maritimidade e na sua potencialidade enquanto hub atlântico nas cadeias logísticas globais de base marítima.*

*Assim, o reforço desta posição no cruzamento das principais rotas marítimas internacionais deve assumir um papel central de atuação, designadamente na aposta da componente do tráfego de carga contentorizada, fazendo do país uma plataforma giratória de cargas entre os continentes europeu, americano e africano, na componente do turismo marítimo sustentável, e na componente de serviços e abastecimento de energias limpas.*

*Para este efeito, a gestão e a promoção da marca “Portos de Portugal” deve ser uma prioridade no campo internacional, tirando partido dos portos como elementos agregadores para fazer crescer Portugal como plataforma de movimentação de mercadorias no Atlântico, através da captação de linhas de transporte marítimo e da fixação de empresas no seu território, e em articulação com o Plano de Ação para o Atlântico 2.0 da Comissão Europeia. Neste contexto, o ordenamento portuário na relação com as cidades e na intermodalidade com o território, e na ligação com as redes de transporte internacional, agregado ao conjunto de novos projetos de expansão portuária deve permitir ambicionar novas dimensões de crescimento e de desenvolvimento económico do país, mantendo e gerando mais emprego e riqueza, sempre no estreito respeito dos objetivos de sustentabilidade ambiental e salvaguarda do património cultural. (...)*

*Por outro lado, a operação portuária deverá cada vez mais acompanhar os melhores indicadores de produtividade, dentro de um quadro de estabilidade laboral e de sustentabilidade económica para todas as partes envolvidas. Deverá ser dada prioridade à gestão moderna de portos, (...) com a prática de tarifários competitivos, catalisadores na atração de serviços e empresas.*

*Em toda a cadeia logística (...) a contínua aposta no estado-da-arte da automação, digitalização e simplificação de procedimentos é fundamental, a par de uma contínua adaptação na proteção do ambiente e na transição energética. Por esta razão, o Mar ocupa um lugar de destaque nos projetos do SIMPLEX, em matéria de simplificação, digitalização, mas também de dados abertos.*

*Os portos deverão repensar de forma inovadora a sua capacidade de armazenamento e processamento e encontrar novas maneiras de atender à procura. Complementarmente, os portos e as suas acessibilidades marítimas e terrestres devem ser seguros e fluidos, através da implementação de planos de desenvolvimento e de manutenção das condições adequadas de operacionalidade”.*

Por último, será ainda de atender à Estratégia da Comissão Europeia “*Portos marítimos europeus no horizonte de 2030: os desafios*”<sup>1</sup>, que defende que é necessário promover a modernização, a eficiência e a qualidade dos serviços e infraestruturas portuárias, tendo em vista, designadamente, 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 [de] 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.

---

<sup>1</sup> [https://europa.eu/rapid/press-release MEMO-13-448\\_pt.htm](https://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-13-448_pt.htm).

Na verdade, estas orientações corporizam-se, na sua maioria, no Regulamento (UE) 2017/352 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de fevereiro de 2017 (Regulamento), 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.

Desde 24 de março de 2019 que o mesmo é aplicável diretamente na ordem jurídica interna, embora não se aplicando aos contratos de serviços portuários que tenham sido celebrados antes de 15 de fevereiro de 2017 e que tenham vigência limitada. No entanto, os contratos de serviços portuários celebrados antes desta última data que não tenham vigência limitada, ou que tenham efeitos semelhantes, devem ser alterados até ao dia 1 de julho de 2025, a fim de dar cumprimento ao disposto no referido regulamento.

Não obstante, as regras gerais são aplicáveis na sua quase totalidade, podendo ser implementadas independentemente de, como atrás referido, se proceder à ponderação sobre a necessidade de revisão do atual enquadramento legal aplicável ao setor marítimo-portuário, designadamente a atualização do Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente.

Como já tivemos a oportunidade de referir, no que se refere a taxas portuárias, o Regulamento estabelece que estas 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 e 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 ser evitada 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 das propostas de revisão dos regulamentos de tarifas 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 e 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 desenvolvem atividade as administrações portuárias cujas propostas de revisão dos regulamentos de tarifas para 2021 vão ser objeto de análise, sublinhando o elevado grau de incerteza induzido pela crise pandémica que atualmente se vive e cujo impacto, a curto e médio prazos, é desconhecido e difícil de estimar.

### 2.1. Caracterização da conjuntura macroeconómica

A conjuntura macroeconómica que pode ser gizada no mês em curso encerra necessariamente grande imprevisibilidade face às incertezas na evolução da pandemia do vírus SARS-CoV-2 (covid-19), reforçada pela segunda vaga que já se começou a fazer sentir, e, mesmo que não se adotem medidas de combate idênticas às verificadas no final do primeiro trimestre de 2020, nomeadamente o confinamento obrigatório e a suspensão de algumas atividades económicas, as medidas que venham a ser adotadas podem vir a implicar um significativo atraso na recuperação da economia, que se traduzirá necessariamente na redução dos rendimentos das empresas, reduzindo a sua viabilidade económica, e do emprego.

Neste contexto de seguro abrandamento significativo da atividade económica, o Banco de Portugal (BdP), no seu Boletim Económico divulgado em junho último, avança com uma projeção de quebra do produto interno bruto (PIB) de -9,5% para o corrente ano seguida de uma recuperação de +5,2% em 2021, no pressuposto, nomeadamente, de uma retração no ano em curso de -8,9% do consumo privado, de -25,3% nas exportações, de -22,4% nas importações e de -11,1% na formação bruta de capital fixo, com recuperações parciais respetivas em 2021 de +7,7%, de +11,5%, de +13,5% e de +5%, claramente insuficientes para se obter a retoma da atividade e do PIB a níveis de 2019. Acresce referir que no relatório de outubro, o BdP faz uma revisão em alta para o ano de 2020, prevendo uma contração do PIB de -8,1%, nomeadamente por efeito de uma redução do consumo privado de -6,2%, de -19,5% nas exportações, -12,4% nas importações e de -4,7% na formação bruta de capital fixo.

O facto de a economia de Portugal estar muito aberta ao exterior, implica que o comportamento da zona euro e da economia mundial influencia de forma muito significativa o desempenho da economia nacional atrás referido, sendo de sublinhar que as previsões do BdP apontam no sentido de a procura externa sofrer uma diminuição de -15,1% e de o PIB mundial apresentar uma quebra de -4,5% no ano corrente, seguido de uma recuperação de +9,4% e de +6%, respetivamente, em 2021.

Representando um fator de referência importante para as administrações portuárias, que o utilizam para formular as suas propostas de atualização tarifária, o índice harmonizado de preços no consumidor, previsto pelo BdP no relatório em apreço, aponta para +0,1% no ano corrente, evoluindo para +0,8% em 2021 e +1,1% em 2022.

Tratando-se mais de previsões do que de estimativas, é natural a existência de algum subjetivismo na projeção dos indicadores macroeconómicos. Para comparação com os adiantados pelo BdP, adianta-se que as previsões da Comissão Europeia apontam para uma contração do PIB de -9,8% em 2020, seguida de uma recuperação de +6% em 2021 (na atualização de julho), enquanto as previsões otimistas da OCDE, em junho, apontam para -9,4% e uma recuperação no ano seguinte de +6,3%.

Nas suas previsões da primavera, a Comissão Europeia prevê para 2020 um recuo do consumo privado de -5,8%, das exportações de bens e serviços de -14,1%, importações de -10,3% e formação bruta de capital fixo de -8,6% (sendo de -26,9% no que toca a equipamento), com retomas respetivas para 2021 de +5,3%, +13,2%, +10,3% e de +8,9% (+26,2%).

No atual contexto de incerteza, as projeções macroeconómicas serão certamente atualizadas em função da evolução económica e da situação da crise pandémica, sendo certo que as previsões de retração para o corrente ano se manterão em níveis elevados, e a retoma em 2021 não será de molde a recuperar os níveis observados em 2019 ou imediatamente anteriores ao início da pandemia.

## **2.2. Do sistema portuário do Continente**

---

### **Atividade portuária**

No contexto de crise pandémica de covid-19, onde se verifica um significativo abrandamento generalizado das economias mundiais, naturalmente a atividade portuária reflete também uma retração, manifestada de forma geral em todas as tipologias de carga e em todos os portos, embora com diferentes níveis de intensidade.

Não pode, igualmente, deixar de se referir o impacto no ecossistema portuário do Continente, em geral, e no porto de Sines, em particular, decorrente da quase completa cessação da atividade das centrais termoelétricas de Sines e do Pego, alimentadas a carvão, que determinou o fim das importações deste combustível fóssil, cujo volume representava cerca de 5% da carga total movimentada e cerca de 10% da carga movimentada no próprio porto de Sines, sendo, no entanto, de referir que tal situação ocorreu em virtude da forte penalização económica destas centrais, devido às elevadas emissões de CO<sub>2</sub>, associadas, naturalmente, ao facto de terem deixado de ser indispensáveis para o fornecimento de eletricidade ao país.

Salientando-se o facto de o volume de carga movimentada nos portos do Continente vir a manifestar diminuições anuais consecutivas desde 2018 (ano em que recuou -3,4% face a 2017 e a que se seguiu uma quebra de -6,1% em 2019 face a 2018), o ano em curso traz perspectivas de nova redução, provocada pela crise pandémica que se atravessa, e para a qual não se antevê o fim. Não obstante esta incerteza, é admissível, tendo presentes as previsões macroeconómicas referidas no ponto anterior, que o ano de 2021 permita o início de uma retoma da economia, nacional, comunitária e mundial, que induzirá, naturalmente, uma recuperação da atividade portuária, quer no tocante à movimentação de carga e contentores, quer em relação ao movimento de navios<sup>2</sup>.

No concernente ao volume de carga movimentada, a informação estatística relativa à atividade portuária desenvolvida até ao mês de julho, extrapolada linearmente para todo o ano de 2020, indicia uma nova diminuição do respetivo volume, que pode traduzir-se globalmente em -8,8%, correspondente a -7,7 milhões de toneladas, sendo admissível uma recuperação parcial em 2021 traduzida por um acréscimo de +6,4%, correspondente a +5,1 milhões de toneladas, ficando, no entanto, ainda aquém do volume registado em 2019 em cerca de -2,9%.

---

<sup>2</sup> Nesta cenarização da evolução da atividade portuária estimada para 2020 foi seguida uma metodologia traduzida numa extrapolação linear para o final do ano dos dados acumulados a julho. No que respeita à previsão para 2021, e atendendo às expectativas de uma recuperação parcial da atividade no sentido da aproximação aos valores de 2019, assumidos de forma genérica por várias entidades, foi considerada uma evolução no sentido desses valores, com uma ponderação entre 2019 e 2020 na razão de dois para um. Particularmente no que respeita à previsão para 2021, foram tidas em atenção particularidades relevantes do comportamento de algumas tipologias de carga em alguns portos.

### EVOLUÇÃO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA - CARGA MOVIMENTADA

		2016	2017	2018	2019	2020 (E)	2021 (P)
Carga Embarcada	mTon	39 681	39 071	37 229	34 675	33 004	34 118
	Δ%	+4.2%	-1.5%	-4.7%	-6.9%	-4.8%	+3.4%
Carga Desembarcada	mTon	54 196	56 849	55 452	52 398	46 405	50 400
	Δ%	+5.8%	+4.9%	-2.5%	-5.5%	-11.4%	+8.6%
Total de Carga Movimentada	mTon	93 878	95 920	92 680	87 073	79 409	84 518
	Δ%	+5.1%	+2.2%	-3.4%	-6.1%	-8.8%	+6.4%

(E) Estimativa por extrapolação linear dos dados acumulados a julho (P) Previsão

A situação perspetivada no tráfego de contentores e no movimento de navios é idêntica à referida para a movimentação de carga, sendo que a extrapolação do volume de contentores movimentados no período de janeiro a julho aponta para um total de 2,7 milhões de TEU para o corrente ano, que traduz uma quebra de -2,7%, correspondente a -74,2 mil TEU, admitindo-se uma recuperação de +1,9%, correspondente a +49,5 mil TEU, não atingindo ainda o nível de 2019.

		2016	2017	2018	2019	2020 (E)	2021 (P)
TEU (10 <sup>3</sup> )		2 744.2	2 975.0	2 991.2	2 727.8	2 653.5	2 703.0
	Δ%	+6.4%	+8.4%	+0.5%	-8.8%	-2.7%	+1.9%

(E) Estimativa por extrapolação linear dos dados acumulados a julho (P) Previsão

Idêntica situação é expetável no movimento de navios, que constitui igualmente um importante vetor no volume de receitas das administrações portuárias, que, seguindo a mesma metodologia, aponta no sentido de se verificar no corrente ano de 2020 um número de escalas inferior em -11,7% e um volume de arqueação bruta inferior em -17% aos valores registados em 2019, sendo admissível que em 2021 se verifique uma retoma respetiva de +8,9% e de +13,6%, sem atingir os valores de 2019.

		2016	2017	2018	2019	2020 (E)	2021 (P)
Nº DE ESCALAS		10 814	10 924	10 520	10 643	9 393	10 226
	Δ%	-0.5%	+1.0%	-3.7%	+1.2%	-11.7%	+8.9%
GT (10³)		200 425	207 256	204 985	204 130	169 446	192 569
	Δ%	+4.7%	+3.4%	-1.1%	-0.4%	-17.0%	+13.6%

(E) Estimativa por extrapolação linear dos dados acumulados a julho (P) Previsão

Este comportamento global não é, naturalmente, idêntico em todos os portos, sendo o que interessa à administração portuária em apreço objeto de análise individual no capítulo respetivo.

### Situação económica global das administrações portuárias

O abrandamento expetável da atividade portuária em 2020 tem naturalmente efeitos negativos na estrutura económica das administrações portuárias que, na generalidade dos casos, se traduzem por diminuições de rendimentos, acompanhados por acréscimos de gastos, quer de fornecimentos e serviços externos, quer com pessoal.

Para o conjunto das administrações portuárias, constata-se que a estimativa de rendimentos sofre uma redução global de -4,6% na transição de 2019 para 2020, sendo, no entanto, de referir que as previsões para 2021 da maioria daquelas administrações apontam no sentido de um crescimento que recupera e ultrapassa o volume apurado em 2019.

Em resumo a estrutura económica do conjunto das administrações portuárias apresenta a seguinte evolução,

Rubricas	2018 R	2019 R	2020 E	2021 P	Δ% '19/'18	Δ% '20/'19	Δ% '21/'20
1. Vendas, Serviços Prestados e Subsídios à Exploração	161 656,3	161 078,0	153 048,7	174 297,9	-0,4%	-5,0%	+13,9%
2. Outros Rendimentos	70 412,4	66 976,6	64 431,2	70 481,5	-4,9%	-3,8%	+9,4%
3. Gastos Operacionais	(92 399,7)	(96 455,5)	(103 190,5)	(108 140,4)	+4,4%	+7,0%	+4,8%
4. Outros Gastos	(19 009,1)	(11 579,7)	(11 112,0)	(10 287,3)	-39,1%	-4,0%	-7,4%
5. Imparidades, Provisões e Variações de Justo Valor	(3 146,5)	(4 393,4)	(6 758,6)	(2 926,8)	+39,6%	+53,8%	-56,7%
<b>6. EBITDA</b>	<b>117 513,3</b>	<b>115 626,1</b>	<b>96 418,8</b>	<b>123 424,9</b>	<b>-1,6%</b>	<b>-16,6%</b>	<b>+28,0%</b>
7. Gastos/reversões de depreciação e de amortização	(76 181,1)	(74 793,3)	(75 327,0)	(80 793,3)	-1,8%	+0,7%	+7,3%
8. Imparidade de investimentos depreciáveis/amortizáveis	27 343,0	8 502,3	1 569,1	(5 613,0)	-68,9%	-81,5%	-457,7%
<b>9. EBIT</b>	<b>68 675,2</b>	<b>49 335,1</b>	<b>22 660,9</b>	<b>37 018,6</b>	<b>-28,2%</b>	<b>-54,1%</b>	<b>+63,4%</b>
10. Juros e Impostos	(14 721,3)	(13 406,5)	(6 827,9)	(9 069,1)	-8,9%	-49,1%	+32,8%
<b>11. Resultado líquido do período</b>	<b>53 953,9</b>	<b>35 928,6</b>	<b>15 832,9</b>	<b>27 949,5</b>	<b>-33,4%</b>	<b>-55,9%</b>	<b>+76,5%</b>
<b>Rentabilidade do Volume de Negócios [ 11 / (1+2) ]</b>	<b>+23,2%</b>	<b>+15,8%</b>	<b>+7,3%</b>	<b>+11,4%</b>	-	-	-

sendo de realçar a redução, entre 2019 e 2020, dos resultados líquidos e da taxa de rentabilidade dos rendimentos, seguida de uma parcial recuperação em 2021, resultante das evoluções dos rendimentos e dos gastos, em geral.

### **Orientações e Estratégias**

Nos termos do Despacho n.º 395/2020 – SET, de 27 de julho, e atendendo à atipicidade do ano em curso, *“fruto da situação conjuntural determinada pela pandemia provocada pelo vírus SARS-CoV-2”*, as empresas do setor empresarial do Estado deverão perspetivar a respetiva atividade e elaborar os seus planos anuais e plurianuais tendo como base de comparação o ano de 2019 e não o ano de 2020.

Assim, nos termos do referido despacho do Gabinete do Secretário de Estado do Tesouro, os *“cenários de evolução da situação financeira das empresas deverão, no respeito pelas orientações setoriais, prever, no plano anual (2021) como no plano plurianual (triénio):*

- i) Um crescimento do volume de negócios (vendas e serviços prestados) em linha com as necessidades das populações, promotor da competitividade das empresas e que melhore a eficiência da afetação dos recursos públicos. O planeamento das atividades deve privilegiar um modelo de desenvolvimento sustentado do negócio, com crescimento gradual, mas estável ao longo do triénio. Neste sentido, são necessariamente objeto de rigorosa fundamentação as previsões de volume de negócios cujo crescimento for superior, em termos percentuais, à soma da taxa de crescimento real do consumo privado ou do PIB (consoante for mais indicado) referente ao ano de 2019 no Plano de Atividades e Orçamento (“PAO”) anual (para 2021) ou ao ano anterior nos restantes anos, com a inflação esperada acrescida de 1 ponto percentual;*
- ii) Os gastos operacionais deverão evoluir a taxa percentual (em 2021 face a 2019, sobre o ano anterior nos restantes anos do triénio) inferior à do volume de negócios;*
- iii) O aumento da despesa de pessoal, com exceção da relativa aos corpos sociais e descontado o efeito do absentismo, não deverá ser percentualmente superior ao do volume de negócios, independentemente do disposto em instrumentos de regulação coletiva do trabalho ou regulamentos internos, exceto se houver redução no mesmo montante dos fornecimentos e serviços externos;*
- iv) Os aumentos da despesa em FSE não deverão ser percentualmente superiores à taxa de crescimento do volume de negócios;*

v) O resultado operacional (medido pelo EBIT), líquido de provisões, imparidades e correções de justo valor deve melhorar em 2021 face a 2019 e sobre o ano anterior nos restantes anos do triénio;

vi) O endividamento, líquido de investimento, deve diminuir em termos reais.”

Para além das orientações emitidas pelo acionista, as administrações portuárias estão ainda obrigadas ao cumprimento da Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente - Horizonte 2026, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros nº 175/2017, de 24 de novembro, cujos termos determinam os seguintes três objetivos estratégicos:

- a) Adequar infraestruturas e equipamentos ao aumento da dimensão dos navios e da procura e ligações ao *hinterland*;
- b) Melhoria das condições de operacionalidade das unidades portuárias;
- c) Criar nos portos plataformas de aceleração tecnológica e de novas competências.

### 3. ENQUADRAMENTO DA PROPOSTA DE REVISÃO DO REGULAMENTO DE TARIFAS DA APFF

No presente enquadramento da proposta de revisão do regulamento de tarifas para 2021 apresentado pela Administração do Porto da Figueira da Foz, S.A. (APFF) 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.

Para a estimativa da atividade portuária para 2020 considerou-se a extrapolação linear dos dados apurados até julho, o que na generalidade das situações determina uma diminuição face a 2019, admitindo-se que a evolução para 2021 se processará no sentido de uma recuperação parcial e na aproximação aos valores observados em 2019.

#### **Atividade portuária**

O porto da Figueira da Foz registou variações homólogas negativas no volume de carga movimentada no período entre 2017 e 2019, sendo que, no ano em curso, não obstante o abrandamento global da economia, nacional e internacional, por efeito da pandemia de covid-19, este porto apresentou um comportamento positivo nos primeiros sete meses do ano,

que, a manter-se, indicia um crescimento de +1,2% face a 2019. Admitindo que a evolução para 2021 se processe nos diversos mercados de carga numa ótica de recuperação das perdas ou de manutenção do crescimento, embora, por uma questão de prudência, a um ritmo inferior ao atual, poder-se-á atingir um volume superior em +5,4% ao do corrente ano, ficando mesmo acima do de 2019 em +6,6%.

CARGA MOVIMENTADA (10 <sup>3</sup> ton)	2016	2017	2018	2019	2020 (E)	2021 (P)
Figueira da Foz	2 076.0	2 057.0	2 010.1	1 932.8	1 956.4	2 061.1
Δ%	+3.7%	-0.9%	-2.3%	-3.8%	+1.2%	+5.4%

(E) Estimativa por extrapolação linear dos dados acumulados a julho (P) Previsão

Embora detenha uma dimensão pouco significativa no contexto nacional, o tráfego de contentores apresenta-se relevante para o porto da Figueira da Foz, não obstante o facto de o ano em curso revelar uma diminuição do volume de TEU movimentado, que aponta no sentido de uma quebra de -22,4% face a 2019, a que a crise pandémica não é alheia. Para 2021 admite-se uma retoma parcial deste tráfego, que poderá atingir +19,3% comparativamente a 2020, mas ficando -7,5% abaixo do volume apurado em 2019.

MOVIMENTO DE CONTENTORES (10 <sup>3</sup> TEU)	2016	2017	2018	2019	2020 (E)	2021 (P)
Figueira da Foz	24.7	24.5	18.8	20.4	15.8	18.9
Δ%	+15.6%	-0.7%	-23.2%	+8.4%	-22.4%	+19.3%

(E) Estimativa por extrapolação linear dos dados acumulados a julho (P) Previsão

No que respeita ao movimento de navios verifica-se uma situação análoga à da movimentação de carga, com variações homólogas negativas sucessivas, entre 2017 e 2019, sendo que os primeiros sete meses de 2020 indiciam um crescimento face a 2019 que aponta para +3,3% no número de escalas e de +6,5% no volume de arqueação bruta, sendo possível que esse crescimento se mantenha em 2021, embora, por uma questão de prudência, se admita que com menor dimensão.

MOVIMENTO DE NAVIOS	2016	2017	2018	2019	2020 (E)	2021 (P)
Nº DE ESCALAS	519	499	480	458	473	481
Δ%	+6.1%	-3.9%	-3.8%	-4.6%	+3.3%	+1.7%
GT (10 <sup>3</sup> )	1 807.1	1 617.9	1 659.6	1 617.1	1 722.9	1 779.2
Δ%	+18.1%	-10.5%	+2.6%	-2.6%	+6.5%	+3.3%

(E) Estimativa por extrapolação linear dos dados acumulados a julho (P) Previsão

O enquadramento global traçado apresenta um ambiente favorável a um desenvolvimento da atividade portuária em 2021, de forma a promover a obtenção de uma estrutura económica

da APFF mais equilibrada do que a obtida em 2019 e 2020, independentemente da revisão do regulamento de tarifas em apreciação.

### Situação económica

A estrutura económica da APFF apurada parece refletir alguma instabilidade, alternando resultados líquidos do exercício positivos e negativos desde 2016, ano em que iniciou um ciclo negativo no volume de movimentação de carga, o qual durou até 2019 (ano em registou uma taxa de rentabilidade do volume de negócios negativa de -23,8%). Para o corrente ano estima-se um acréscimo no volume de carga e no movimento de navios, esperando a APFF um resultado positivo correspondente a uma taxa de rentabilidade de +4,6%, que evoluirá para +15,8% em 2021.

Rubricas	2018 R	2019 R	2020 E	2021 P	Δ% '19/'18	Δ% '20/'19	Δ% '21/'20
1. Vendas, Serviços Prestados e Subsídios à Exploração	1 792,3	2 191,5	1 831,2	1 457,4	+22,3%	-16,4%	-20,4%
2. Outros Rendimentos	2 670,9	3 202,0	3 078,9	3 201,5	+19,9%	-3,8%	+4,0%
3. Gastos Operacionais	(3 217,4)	(4 326,2)	(3 559,8)	(2 994,8)	+34,5%	-17,7%	-15,9%
4. Outros Gastos	(529,1)	(237,2)	(555,8)	(468,3)	-55,2%	+134,3%	-15,7%
5. Imparidades, Provisões e Variações de Justo Valor	(391,2)	(326,9)	(267,1)	(156,4)	-16,4%	-18,3%	-41,4%
<b>6. EBITDA</b>	<b>325,5</b>	<b>503,3</b>	<b>527,5</b>	<b>1 039,3</b>	<b>+54,6%</b>	<b>+4,8%</b>	<b>+97,0%</b>
7. Gastos/reversões de depreciação e de amortização	(3 568,1)	(3 584,2)	(3 638,1)	(3 661,1)	+0,5%	+1,5%	+0,6%
8. Imparidade de investimentos depreciáveis/amortizáveis	3 300,0	1 878,6	3 339,5	3 360,6	-43,1%	+77,8%	+0,6%
<b>9. EBIT</b>	<b>57,3</b>	<b>(1 202,4)</b>	<b>228,8</b>	<b>738,8</b>	<b>-2196,7%</b>	<b>-119,0%</b>	<b>+222,9%</b>
10. Juros e Impostos	336,9	(80,6)	(2,2)	(2,2)	-123,9%	-97,3%	+0,0%
<b>11. Resultado líquido do período</b>	<b>394,3</b>	<b>(1 283,0)</b>	<b>226,6</b>	<b>736,6</b>	<b>-425,4%</b>	<b>-117,7%</b>	<b>+225,0%</b>
<b>Rentabilidade do Volume de Negócios [ 11 / (1+2) ]</b>	<b>+8,8%</b>	<b>-23,8%</b>	<b>+4,6%</b>	<b>+15,8%</b>	-	-	-

A melhoria da situação económica prevista é mais sustentada na diminuição de 'gastos operacionais' (que em 2019 registou um acréscimo de +34,5% com origem na rubrica de 'fornecimentos e serviços externos', maioritariamente 'serviços especializados' e 'materiais') do que no crescimento dos rendimentos, que se estima evoluam com variações homólogas de -16,4% e de -20,4%, respetivamente, em 2020 e 2021.

Conforme indicado no quadro anexo, a taxa de rentabilidade bruta média (TRBM) calculada com base em valores agregados de grupos de rubricas de natureza diversa é significativamente negativa, atingindo -52,7% em 2019, em especial por efeito da eliminação da rubrica de 'imparidade de investimentos depreciáveis', que apresenta valores expressivos em todos os exercícios. Refere-se o facto de a APFF não apresentar o respetivo cálculo para a TRBM, com elementos mais discriminados.

O valor do total de rendimentos apresentado no quadro anterior tem por base os proveitos gerados pelas várias áreas de negócios desenvolvidas pela APFF, prevendo que atinjam 4,8

milhões de euros em 2021 (salientando-se, no entanto, um ligeiro desfasamento entre os valores apresentados nos vários quadros).

O montante mais significativo deste volume de rendimentos respeita às tarifas específicas, com uma quota de 35,3%, as quais a administração portuária estabelece autonomamente, sem intervenção da AMT. Na segunda posição, surgem os serviços prestados no perímetro do regulamento de tarifas em apreciação, representando 31,3% do total após um decréscimo (não explicado) de -20,2% face a 2020, sendo que o conjunto considerado 'outras áreas de negócios' é responsável por 21,4% do total, surgindo à frente dos rendimentos das concessões (de pesca e de náutica de recreio) que representam 9,5%<sup>3</sup>.

**Previsão da Estrutura dos Rendimentos por ÁREA DE NEGÓCIO em 2021**

Área de Negócio	Proveitos 2021 (estimativa)	% Proveitos	Δ% Proveitos 2021/ 2020
Regulamento Geral de Tarifas	1 494 468	31,3%	-20,2%
Regulamento de tarifas específicas	1 683 879	35,3%	+3,2%
Concessões (pesca)	262 917	5,5%	+1,2%
Concessões (Náutica de recreio)	193 151	4,0%	+2,2%
Outras áreas de negócio	1 023 399	21,4%	+7,0%
<b>Total</b>	<b>4 774 841</b>	<b>100,0%</b>	<b>-2,7%</b>

Para os diversos serviços que integram o regulamento de tarifas, a APFF prevê um volume de rendimentos<sup>4</sup> que atinge um total de 1,5 milhões de euros, que se revela inferior em -20,2% ao apresentado para 2020, que se terá cifrado em 1,9 milhões de euros.

Não obstante esta incoerência de valores, salienta-se que se prevê que o serviço de Pilotagem e a TUP Navio venham a representar, em 2021, quotas respetivas de 41,2% e de 40,8%, sendo que este último serviço encerra um decréscimo acentuado de -40,4% face ao valor estimado para 2020 (para o qual a APFF também não apresenta justificação).

Os restantes serviços apresentam uma expressão individual menos significativa, com a Amarração/ Desamarração a representar 15,7% e a Armazenagem/Ocupação de espaços e o Uso de Equipamentos a representarem 2,3% no seu conjunto, sendo de realçar o facto de o primeiro ter subjacente um acréscimo de +35,4% face ao valor estimado para 2020.

<sup>3</sup> Sublinha-se o facto de a APFF não ter apresentado os custos, reais ou estimados, associados a cada uma das áreas de negócio.

<sup>4</sup> Sublinha-se o facto de a APFF não ter apresentado os custos, reais ou estimados, associados a cada um dos serviços que presta no âmbito do regulamento de tarifas, impossibilitando a avaliação do grau de ajustamento dos respetivos valores das tarifas.

Previsão da Estrutura de Rendimentos dos SERVIÇOS PORTUÁRIOS em 2021

Tipo de Serviço	Proveitos 2021 (estimativa)	% Proveitos	Δ% Proveitos 2021 /2020	Rentabilidade Bruta
TUP Navio	610 260	40.8%	-40.4%	+0.0%
Pilotagem	615 301	41.2%	+3.7%	+0.0%
Amarração/ Desamarração	233 877	15.7%	+4.0%	+0.0%
Armazenagem/ Ocupação de Espaços	16 549	1.1%	+35.4%	+0.0%
Uso de Equipamentos	18 221	1.2%	+0.0%	+0.0%
Diversos	8	0.0%	+0.0%	+0.0%
<b>TOTAL</b>	<b>1 494 216</b>	<b>100.0%</b>	<b>-20.2%</b>	<b>+0.0%</b>

#### 4. APRECIÇÃO DA PROPOSTA DE REVISÃO DO REGULAMENTO DE TARIFAS DA APFF

A APFF não propõe, para 2021, qualquer atualização do regulamento de tarifas, “*Atendendo ao contexto económico atual e prospetivo, marcado pela incerteza provocada pelas consequências da pandemia do vírus SARS-Cov-2, conjugado com o papel que os portos desempenham na [economia] local, regional e nacional, enquanto agentes geradores de riqueza e facilitadores de acesso, a preços competitivos, a mercados externos*”.

A proposta de revisão do regulamento de tarifas prevê um aumento significativo das reduções da TUP Navio aplicável em cada escala aos navios em serviço de linha regular. Assim, a partir da 6.ª escala, a redução mínima passa a ser de 7,5% (quando anteriormente era de 2,5%) e a redução máxima passa a ser de 27,5% (quando anteriormente era de 7,5%). Esta medida, cujo impacto financeiro se situa entre os 13 mil e os 17 mil euros (0,4% do volume de negócios da APFF), tem como objetivo de “*tornar o porto da Figueira da Foz mais atrativo para a captação de novas linhas regulares, rentabilizando os investimentos realizados pela Administração Portuária e, concomitantemente contribuir, positivamente, através do aumento do volume de negócios, para o objetivo definido pelo acionista Estado, nomeadamente, reduzir o peso dos gastos operacionais no volume de negócios, face ao ano anterior*”.

De facto, de acordo com os dados apresentados pela APFF, prevê-se que a eficiência operacional mantenha a sua trajetória de melhoria, com um aumento significativo entre 2020 e 2021, devido sobretudo à redução nos gastos, nomeadamente nas rubricas de ‘fornecimentos e serviços externos’ (-31%) e ‘outros gastos’ (-15,7%), não obstante a rubrica ‘vendas e serviços prestados’ apresentar também um aumento de cerca de 5%. No entanto,

este aumento de rendimentos resulta de ligeiros aumentos em todas as áreas de negócio, com exceção da área associada ao regulamento de tarifas, a qual apresenta uma previsão de diminuição de rendimentos na ordem dos 20%, em grande parte motivada pela redução de cerca de 40% nas previsões de rendimentos associados à TUP Navio.

O plano de investimentos previsto no Plano de Atividades e Orçamento (PAO) 2020-2022, no montante de 6,6 milhões de euros, a financiar inteiramente com excedentes de tesouraria, inclui, entre outros, o projeto de melhoria das acessibilidades marítimas no porto da Figueira da Foz, projeto esse que irá permitir aumentar a dimensão máxima dos navios até um calado de 8 metros e comprimento de 140 metros (atualmente a acessibilidade está limitada a navios com um calado máximo de 6,5 metros e comprimento de 120 metros). A APFF prevê que este investimento tenha um impacto positivo no crescimento e sustentabilidade do porto da Figueira da Foz, por via do alargamento da capacidade de oferta do mesmo a um novo patamar de navios, traduzido num aumento de 255 mil toneladas face a 2019. Importa referir que este projeto representa um investimento global que ronda os 18 milhões de euros, dos quais cerca de 4,3 milhões de euros deverão ser financiados por fundos próprios da APFF, 4,3 milhões de euros por atuais operadores do porto da Figueira da Foz e 9,1 milhões de euros por fundos comunitários.

A TRBM da APFF, calculada conforme a metodologia preconizada nas linhas de orientação, publicadas pela Deliberação n.º 1025/2018, no Diário da República, 2.ª série, n.º 183, de 21 de setembro, é negativa e ronda os -31,5%.

De acordo com a APFF, o porto da Figueira da Foz cobra taxas associadas aos serviços de TUP Navio e de Pilotagem mais elevadas do que a APA e a APDL (porto de Leixões) no caso de navios porta contentores e mais elevadas do que esta última no caso de navios de carga geral. No entanto, o significativo aumento das reduções da TUP Navio redução irá permitir colocar a taxa ao nível das taxas cobradas por outros portos nacionais

A Comunidade Portuária da Figueira da Foz deu parecer favorável à proposta de revisão do regulamento de tarifas para 2021 da APFF em apreciação.

## 5. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

No seguimento do exposto, a AMT aprova a proposta de revisão do regulamento de tarifas para 2021 apresentada pela APFF, por se considerar que a mesma se encontra alinhada com a situação provocada pela pandemia de covid-19, sendo de referir que esta proposta, não

perspetivando qualquer atualização nas taxas, contribui para a promoção do aumento da atividade portuária e para o reforço da competitividade do porto, posição confirmada pelo parecer favorável da Comunidade Portuária da Figueira da Foz.

## ANEXO

### DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS POR NATUREZA

Nº	Rubricas	2017 R	2018 R	2019 R	2020 E	2021 P	Δ% '19/'18	Δ% '20/'19	Δ% '21/'20
1	Vendas e serviços prestados	1 385 355	1 347 816	1 336 240	1 393 738	1 457 358	-0,9%	+4,3%	+4,6%
2	Subsídios à exploração	437 500	444 474	855 302	437 500	-	+92,4%	-48,8%	-100,0%
3	Ganhos/perdas imputados de subsidiárias, ...	-	-	-	-	-	-	-	-
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	-1 462 842	-1 527 200	-2 601 047	-1 783 661	-1 231 158	+70,3%	-31,4%	-31,0%
8	Gastos com o pessoal	-1 609 014	-1 690 236	-1 725 161	-1 776 114	-1 763 641	+2,1%	+3,0%	-0,7%
9	Imparidade de inventários (perdas/reversões)	-	-	-	-	-	-	-	-
10	Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)	- 443 215	- 391 153	- 326 944	- 267 052	- 156 409	-16,4%	-18,3%	-41,4%
11	Provisões (aumentos/reduções)	-	-	-	-	-	-	-	-
12	Imparidade de investimentos não depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)	-	-	-	-	-	-	-	-
13	Aumentos/reduções de justo valor	-	-	-	-	-	-	-	-
14	Outros rendimentos	3 114 679	2 670 906	3 202 041	3 078 891	3 201 481	+19,9%	-3,8%	+4,0%
15	Outros gastos	- 203 044	- 529 112	- 237 177	- 555 808	- 468 306	-55,2%	+134,3%	-15,7%
16	<b>Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos</b>	<b>1 219 419</b>	<b>325 495</b>	<b>503 253</b>	<b>527 494</b>	<b>1 039 324</b>	<b>+54,6%</b>	<b>+4,8%</b>	<b>+97,0%</b>
17	Gastos/reversões de depreciação e de amortização	-3 561 026	-3 568 140	-3 584 234	-3 638 123	-3 661 141	+0,5%	+1,5%	+0,6%
18	Imparidade de investimentos depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)	1 583 207	3 299 994	1 878 552	3 339 454	3 360 582	-43,1%	+77,8%	+0,6%
19	<b>Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)</b>	<b>- 758 400</b>	<b>57 349</b>	<b>-1 202 430</b>	<b>228 825</b>	<b>738 765</b>	<b>-2196,7%</b>	<b>-119,0%</b>	<b>+222,9%</b>
20	Juros e rendimentos similares obtidos	4 522	3 619	6 559	-	-	+81,2%	-100,0%	-
21	Juros e gastos similares suportados	-	-	-	-	-	-	-	-
22	<b>Resultado antes de impostos</b>	<b>- 753 878</b>	<b>60 968</b>	<b>-1 195 871</b>	<b>228 825</b>	<b>738 765</b>	<b>-2061,5%</b>	<b>-119,1%</b>	<b>+222,9%</b>
23	Imposto sobre o rendimento do período	- 1 859	333 312	- 87 172	- 2 175	- 2 175	-126,2%	-97,5%	+0,0%
24	<b>Resultado líquido do período</b>	<b>- 755 737</b>	<b>394 280</b>	<b>-1 283 043</b>	<b>226 650</b>	<b>736 590</b>	<b>-425,4%</b>	<b>-117,7%</b>	<b>+225,0%</b>
25	<b>Rentabilidade Líquida dos Rendimentos [24 / (1+2+3+14)] (%)</b>	<b>-15,3%</b>	<b>+8,8%</b>	<b>-23,8%</b>	<b>+4,6%</b>	<b>+15,8%</b>	-	-	-
26	<b>Resultado Bruto SEM RgnE (1+...+8+11+14+15+17+20+21)</b>	<b>-1 893 870</b>	<b>-2 847 873</b>	<b>-2 747 478</b>	<b>-2 843 577</b>	<b>-2 465 408</b>	-	-	-
27	<b>Rentabilidade Bruta dos Rendimentos [26 / (1+2+3+14)] (%)</b>	<b>-38,4%</b>	<b>-63,8%</b>	<b>-50,9%</b>	<b>-57,9%</b>	<b>-52,9%</b>	-	-	-