



Versão não confidencial

PARECER N.º 86/AMT/2022

Assunto: PROPOSTA DE REVISÃO DO REGULAMENTO DE TARIFAS PARA 2023 DA ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE SINES E DO ALGARVE, 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 *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, que aprova o Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente, 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 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, 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 disciplinar os procedimentos de aprovação e atualização de regulamentos de tarifas das administrações portuárias do continente e alcançar uma progressiva harmonização entre o custo das diversas operações e os respetivos valores de faturação considerados no tarifário.

Nesta sequência, ao 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 2023.

Estas propostas tiveram em linha de conta, por um lado, a atual incerteza da evolução da conjuntura económica ainda condicionada pelas consequências da pandemia e pela crise geopolítica internacional, em particular no que concerne ao abastecimento e preços praticados dos bens e serviços energéticos 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 participação 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 a Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030, aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 68/2021, de 4 de junho de 2021, 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*”¹, 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.

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, acomodado no ordenamento jurídico português pelo Decreto-Lei n.º 9/2022 de 11 de janeiro.

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

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, apresenta-se 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, no qual desenvolvem atividade as administrações portuárias, cujas propostas de atualização dos regulamentos de tarifas para 2023 são objeto de análise no presente parecer, bem como os operadores que asseguram a movimentação de carga, sublinhando o elevado grau de incerteza que se atravessa, nacional e internacionalmente.

2.1. Breve caracterização da conjuntura macroeconómica

É comumente reconhecido que a atual conjuntura macroeconómica encerra um elevado grau de imprevisibilidade determinado, pela atual crise geopolítica internacional, nomeadamente pela incerteza dos moldes em que se processará a evolução da guerra na Ucrânia, sua duração e efeitos que perdurarão no tempo nas várias vertentes que lhe estão associadas, em particular no que concerne ao abastecimento de bens e serviços energéticos aos diversos países, e preços praticados.

Naturalmente, do que vier a acontecer muito dependerá o crescimento das economias e o volume de transação de bens, que condicionarão sobremaneira o comportamento da atividade de transporte e atividade portuária.

No final de 2021, sentiram-se os primeiros indícios de crescimento de preços, tendo, em julho, ultrapassado definitivamente um ponto percentual (já pontualmente em maio se havia verificado, mas regredido no mês seguinte), evoluindo crescentemente até julho de 2022 quando, falando-se já na vivência de uma situação de inflação, atingiu 9,4%, tendo recuado ligeiramente em agosto, para 9,26 %.

Neste contexto, o Banco de Portugal (BdP), no seu Boletim Económico divulgado em junho último, avança com uma projeção de crescimento de preços para 2022 de 5,9%, admitindo, num cenário que podemos considerar otimista, que recue em 2023 para 2,7% e em 2024 para 2%. Sublinha-se, contudo, que este índice de preços é harmonizado e compreende a totalidade dos bens que integram o cabaz que lhe subjaz, sendo que, para uma grande parte das empresas, a componente dos bens energéticos representa um peso muito significativo na sua estrutura de custos. O preço dos bens energéticos ultrapassou em junho de 2022 32%, recuando para 24,5% em agosto, prevendo o BdP que a média do ano venha a situar-se na casa de 18,8%, evoluindo para 4,5% em 2023 e para 0% em 2024.

Estes valores são relativos a Portugal, mas cenário idêntico se traça a nível comunitário e, mesmo, internacional, sendo que da forma como se vier a processar esta evolução de preços dependerá a evolução das economias em geral, e do comércio internacional em particular.

No que respeita ao produto interno bruto (PIB), o BdP estima que 2022 ainda se pautar por um crescimento de +6,3%, prevendo um abrandamento para 2,6% em 2023 e para 2% em 2024. Este comportamento assenta principalmente, no contexto do comércio internacional, num crescimento de 13,4% nas exportações e de 9,5% nas importações em 2022, evoluindo, respetivamente, para 5,8% e 4,5% em 2023 e para 3,6% e 3,4% em 2024; no contexto do investimento, num crescimento da formação bruta de capital fixo de 5% no corrente ano, com uma aceleração para 7,6% em 2023 e regressando novamente a 5% em 2024; e, no contexto do consumo privado, um aumento de 5,2% a abrandar para 1,2% em 2023, enquanto no público, no corrente ano, se fixa em 2,2% e diminui -0,9% em 2023.

Para comparação com os indicadores apresentados pelo BdP, adianta-se que as previsões da Comissão Europeia apontam para um PIB na União Europeia de 2,7% em 2022, no entanto as projeções para 2023 foram revistas de 2,3% para 1,5%, enquanto se prevê um pico de inflação no

terceiro trimestre do corrente ano, a atingir 8,4%, diminuindo progressivamente até 3% no final de 2023.

A OCDE apresenta um cenário idêntico, revendo em baixa o crescimento de Portugal de 5,8% para 5,4% em 2022, e de 2,8% para 1,7% em 2023. Relativamente à taxa de inflação, este organismo prevê uma aceleração até 6,3% em 2022, diminuindo para 4% em 2023.

Importa também referir que o Gabinete do Secretário de Estado do Tesouro, nas instruções para a elaboração dos planos de atividades e orçamentos das empresas públicas não financeiras do Setor Empresarial do Estado apresenta, como pressupostos macroeconómicos de referência, um crescimento do PIB em termos reais de +6,5% para 2022, abrandando para +1,9% em 2023, refletindo um abrandamento do consumo privado (de 4,6% para 2,3%), do investimento (de 6,5% para 5,2%), das exportações (de 12,3% para 4,1%) e das importações (de 8,6% para 4,1%). Admite apenas um crescimento no consumo público, que estima evolua de 1,2% para 2022 para 1,3% em 2023. No que concerne ao crescimento dos preços no consumidor, admite para o corrente ano um crescimento de 6,8% e um recuo para 3,6% em 2023.

Sublinha-se que as previsões referidas foram apresentadas pelos respetivos organismos num cenário expectável face à informação hoje disponível e, ainda assim, assentando numa visão de certa forma otimista, sendo que, no contexto de muita incerteza no que respeita à sua evolução, nomeadamente da guerra na Ucrânia, cuja duração e intensidade é uma incógnita, o cenário pode degradar-se e a evolução vir a ser ainda mais desfavorável, existindo mesmo várias visões mais pessimistas, que assinalam a probabilidade de contração da economia, ao invés do simples abrandamento de um crescimento positivo.

2.2. Do sistema portuário do Continente

Atividade portuária

Perante a incerteza da evolução da conjuntura económica, a nível nacional e internacional, e que reúne consenso de todos os organismos, a previsão da atividade portuária para 2023 apresenta-se complexa e encerrando elevadas margens de erro, resultando, no fundo, como natural corolário da também elevada incerteza quanto ao comportamento da economia, em geral, e da atividade de transporte de bens, em particular.

Contudo, as administrações portuárias, seguindo as linhas de orientação emitidas pela AMT no contexto da apresentação das respetivas propostas de revisão dos regulamentos de tarifas, apresentaram as previsões de rendimentos para 2023, cuja ocorrência, seguramente, consideram

com uma probabilidade de realização, e que vamos considerar como referência no âmbito deste parecer, após o tratamento considerado adequado.

Assim, tendo presente a evolução histórica do volume de carga movimentada em cada mercado que subjaz ao binómio carga-porto, oportunamente apresentado pelas administrações portuárias, estima-se que, para a totalidade do ano de 2022, se mantenha o comportamento observado no período de janeiro a julho, atingindo-se um total de 86 milhões de toneladas, superior ao volume de 2021 em +0,4%, e para 2023 admite-se uma contração do mercado portuário de movimentação de carga, recuando -2,4%, para cerca de 84 milhões de toneladas.

Reitera-se que este cenário para 2023 encerra elevado grau de incerteza, sendo admissível, face à análise estatística do período em presença, um desvio que pode ter subjacente uma quebra que pode atingir -7% ou um acréscimo de +2%, a que corresponderia, respetivamente, no cenário pessimista um volume total de carga de 80 e no otimista 88 milhões de toneladas, sendo que neste último caso se ultrapassaria o volume de 2019, anterior ao início da crise pandémica.

O movimento por porto para o cenário base, apresenta-se no quadro seguinte:

MOVIMENTO DE CARGA (10 ³ t)	2018	2019	2020	2021	2022 (E)	2023 (P)	Δ% '22/'21	Δ% '23/'22	Δ% média '18-'22
Viana do Castelo	326.3	380.2	357.2	376.8	429.8	411.9	+14.1%	-4.2%	+5.6%
Leixões	19 209.3	19 556.0	17 076.0	15 183.2	15 258.5	14 584.9	+0.5%	-4.4%	-6.9%
Aveiro	5 624.4	5 495.9	4 820.6	5 679.1	5 912.5	6 459.1	+4.1%	+9.2%	+1.4%
Figueira da Foz	2 010.1	1 932.7	1 963.8	1 813.7	2 256.3	2 003.1	+24.4%	-11.2%	+1.9%
Lisboa	11 341.1	11 472.1	9 023.8	9 430.6	8 792.0	8 581.2	-6.8%	-2.4%	-6.9%
Setúbal	6 151.3	6 339.5	6 285.3	6 580.4	6 381.0	6 186.6	-3.0%	-3.0%	+1.1%
Sines	47 871.3	41 784.2	42 156.9	46 554.1	46 928.1	45 669.3	+0.8%	-2.7%	+0.6%
Faro	145.8	111.8	180.9	45.5	83.9	81.7	+84.5%	-2.7%	-16.0%
Total	92 679.5	87 072.4	81 864.4	85 663.3	86 042.1	83 977.6	+0.4%	-2.4%	-1.7%
Δ%	-	-6.0%	-6.0%	+4.6%	+0.4%	-2.4%	-	-	-

cuja leitura evidencia que, em 2022, a maioria dos portos poderá apresentar um comportamento positivo, com recuos apenas em Leixões, Lisboa e Setúbal. As previsões de evolução para 2023 apresentadas pelas administrações portuárias refletem expectativas negativas, admitindo novo recuo face a 2022, com exceção de Aveiro, cujas previsões têm subjacente um crescimento de +9%.

Para além das observações relativas à carga movimentada, importa igualmente apreciar o tráfego de contentores, considerando o facto de a tarifação da carga contentorizada ser normalmente efetuada através da quantidade de contentores, por unidade ou por TEU.

Aplicando a mesma metodologia de estimativa para 2022 e previsão para 2023 utilizada para a carga, obtém-se para o movimento de TEU uma diminuição global respetiva de -4% e de -3,1%.

CONTENTORES (10 ³ TEU)	2018	2019	2020	2021	2022 (E)	2023 (P)
Total	2 990.9	2 727.6	2 799.8	3 102.8	2 979.0	2 886.5
Δ%	-	-8.8%	+2.6%	+10.8%	-4.0%	-3.1%

No que respeita ao movimento de navios, quer em termos de número de escalas, quer em termos de arqueação bruta, sendo esta particularmente relevante na aplicação da TUP Navio, estima-se um crescimento para 2022 face a 2021, de respetivamente +0,7% e +12,7%, muito por efeito da retoma do tráfego de navios de cruzeiro, nomeadamente em Lisboa, mas também em Leixões e em Portimão.

Para 2023, prevê-se uma contração em ambos os indicadores, que poderá rondar -2,2% no número de escalas e de -2,6% no volume da arqueação bruta.

MOVIMENTO DE NAVIOS NO PORTO DE TOTAL									
	2018	2019	2020	2021	2022 (E)	2023 (P)	Δ% '22-'21	Δ% '23-'22	Δ% média '18-'22
Número de Escalas	10 520	10 643	9 444	9 519	9 585	9 373	+0.7%	-2.2%	-3.0%
Δ%	-	+1.2%	-11.3%	+0.8%	+0.7%	-2.2%	-	-	-
Arqueação Bruta (10 ³)	204 985	204 130	168 016	162 627	183 233	178 452	+12.7%	-2.6%	-4.5%
Δ%	-	-0.4%	-17.7%	-3.2%	+12.7%	-2.6%	-	-	-

Em suma, conclui-se este ponto de enquadramento setorial assinalando que, não obstante de se estar a atravessar um período pouco propício ao investimento e ao crescimento da atividade económica, a atividade portuária ainda fechará o corrente ano com um desempenho globalmente positivo, sendo que para 2023 se prevê um abrandamento do crescimento generalizado da economia, ou mesmo, em alguns países com quem Portugal mantém fortes relações comerciais, uma contração.

Naturalmente, este cenário, que assenta em fatores de elevada incerteza, não é favorável ao desenvolvimento da atividade portuária, nem no que concerne ao tráfego com o *hinterland*, nem no que decorre da utilização dos portos nacionais como *hubs* para o trânsito de mercadorias transportadas pelos grandes operadores das cadeias logísticas mundiais, que provavelmente também acusarão um abrandamento na sua atividade, por efeito do abrandamento esperado do comércio internacional.

Situação económica global das administrações portuárias

A situação económica das administrações portuárias não é só nem principalmente determinada pelo resultado da atividade desenvolvida no âmbito dos serviços incluídos nos respetivos regulamentos gerais de tarifas, distribuindo-se por várias áreas de negócios, cuja evolução anual dos respetivos rendimentos se processa com relativa estabilidade, em termos de quotas do volume

total, como decorre da observação do quadro resumo seguinte, sendo os regulamentos gerais de tarifas responsáveis por uma quota média de cerca de 30%.

É, também, notório que, desde 2018 até à previsão para 2023, na maioria dos casos se verifica idêntico comportamento no que respeita ao sentido das variações anuais, sobressaindo em 2019 o crescimento dos rendimentos das concessões da náutica de recreio que contrariam a contração generalizada das atividades económicas, por efeito das medidas de combate à pandemia de covid-19.

EVOLUÇÃO ANUAL DO VOLUME DE RENDIMENTOS DAS ADMINISTRAÇÕES PORTUÁRIAS

Unidade: 10³ Euro

RENDIMENTOS POR ÁREA DE NEGÓCIO	2018	2019	2020	2021	2022 (E)	2023 (P)	Δ% '23/'22	Δ% Média '18->'22	Quota Média
Regulamento Geral de Tarifas	62 062.4	62 274.9	56 638.0	59 022.5	64 060.1	66 447.9	+3.7%	+0.1%	+30.2%
Regulamento de Tarifas Específicas	11 653.4	17 823.9	14 867.5	14 051.9	15 907.1	16 789.2	+13.2%	+3.2%	+7.4%
Concessões Movimento de Carga	85 904.6	85 470.3	83 797.1	84 316.5	84 756.9	89 661.1	+0.5%	-0.4%	+42.0%
Concessões Náutica de Recreio	869.2	855.2	938.5	817.8	576.2	628.8	-29.5%	-7.5%	+0.4%
Concessões Pesca	1 236.2	1 272.3	1 194.5	1 340.3	1 195.0	1 182.5	-10.8%	-0.1%	+0.6%
Outras Concessões	5 383.0	5 742.8	5 344.0	7 277.6	8 525.6	6 673.1	+17.1%	+13.2%	+3.2%
Outras áreas de negócio	37 564.0	31 656.8	28 216.3	29 880.4	35 831.6	35 102.2	+19.9%	-1.6%	+16.2%
Total	204 674.7	205 098.3	190 997.8	196 709.2	210 854.5	216 486.7	+7.2%	+0.2%	+100.0%
Δ% N / N-1	-	+0.2%	-6.9%	+3.0%	+7.2%	+2.7%	-	-	-

Como resulta da leitura do quadro seguinte, o volume de rendimentos associados a esta área de negócio ascendeu, em 2021 (último ano com valores reais), globalmente a 59 milhões de euros (M€) num total de 196,7 M€ para toda a atividade das administrações portuárias, representando cerca de 30%. A área de negócio mais significativa é a das concessões de movimentação de carga, cujo peso ronda cerca de 43% do total da atividade (84,3 M€), a que não é alheio o facto de o regime de exploração dos portos ser privilegiadamente o de *landlord port*. É ainda de assinalar a relativa relevância dos serviços prestados no âmbito das tarifas específicas, parte dos quais se inscrevem no perímetro dos serviços portuários, e que detêm uma quota superior a 7%.

ESTRUTURA ECONÓMICA POR ÁREA DE NEGÓCIO EM 2021

(10⁵ Euro)

Áreas de Negócio	Rendimentos	Quota %	Δ% sobre 2020	Gastos Diretos	Gastos Indiretos	Gastos Totais	Resultados	% Res / Rdtos
Regulamento Geral de Tarifas	59 022.5	30.0%	+4.2%	52 707.1	19 256.5	71 963.5	-12 941.1	-21.9%
% sobre Rendimentos	100.0%	-	-	89.3%	32.6%	121.9%	-21.9%	-
Regulamento de Tarifas Específicas	14 051.9	7.1%	-5.5%	6 444.5	3 589.9	10 034.4	+4 017.6	+28.6%
Concessões Movimento de Carga	84 316.5	42.9%	+0.6%	21 449.7	28 516.6	49 966.4	+34 350.2	+40.7%
Concessões Náutica de Recreio	817.8	0.4%	-12.9%	1 396.0	508.6	1 904.6	-1 086.7	-132.9%
Concessões Pesca	1 340.3	0.7%	+12.2%	1 948.1	331.0	2 279.1	-938.7	-70.0%
Outras Concessões	7 277.6	3.7%	+36.2%	2 287.1	2 838.4	5 125.5	+2 152.1	+29.6%
Outras áreas de negócio	29 880.4	15.2%	+5.9%	25 491.0	7 028.7	32 519.7	-2 639.3	-8.8%
Total Geral	196 707.1	100.0%	+3.0%	111 723.4	62 069.6	173 793.1	+22 914.1	+11.6%
% sobre Rendimentos	100.0%	-	-	56.8%	31.6%	88.4%	11.6%	-

Sublinha-se que os valores apresentados neste ponto são a preços correntes, pelo que, para além da quebra nominal de -6,9% registada em 2020, por efeito da crise pandémica que se iniciou em março, a variação de +2,7% prevista para 2023 tem subjacente uma contração da atividade, uma vez que as previsões de rendimentos apresentados pelas administrações portuárias refletem a proposta de aumento nominal das tarifas que, em média, se situará na casa de 6%.

O somatório dos respetivos resultados relativos ao ano de 2021 ascende a um total de +22,9 M€, correspondentes a +11,6% do total dos rendimentos, conforme quadro anterior. A este valor global subjazem valores díspares para as várias áreas de negócio no que respeita ao total de custos suportados para efetivar a prestação do serviço, determinando, por conseguinte, diferentes resultados, sendo de realçar que a área relativa ao regulamento geral de tarifas é deficitária em -21,9%, correspondente a -12,9 M€, a que se contrapõe a área das concessões de movimentação de carga, que gera um resultado positivo de +40,7% dos rendimentos, correspondente a +34,4 M€. Das restantes áreas assinalam-se com resultados positivos a dos regulamentos de tarifas específicas (+4 M€ ou +28,6%) e a das outras concessões (+2,2 M€ ou +29,6%), sendo negativos os resultados das concessões de náutica de recreio (-1,1 M€ ou -132,9% dos rendimentos), das concessões de pesca (-0,9 M€ ou -70%) e das outras áreas de negócios (-2,6 M€ ou -8,8%).

Esta assimetria de resultados, para além do efeito da natural diversidade dos níveis de atividade geradora de rendimentos observados em cada área de negócio, resulta do volume de gastos que é necessário suportar para assegurar a prestação dos serviços inseridos nos respetivos perímetros, sublinhando-se que a área do regulamento geral de tarifas necessita de uma afetação direta de recursos cujo custo económico corresponde a um total de 89,3% dos rendimentos, sendo que 37,3% destes respeitam a Gastos com o pessoal e 28,1% a Depreciações e amortizações. Na área do regulamento de tarifas específicas, o nível de gastos diretos reduz-se para 45,9% e na área das concessões de movimentação de carga reduz-se para 25,4%, estes últimos maioritariamente gerados pelas amortizações das infraestruturas que lhe estão afetas (18,2%)

Percentagem dos Gastos Diretos / Rendimentos

Áreas de Negócio	FSE	Pessoal	Amortizações	Outras	Total
Regulamento Geral de Tarifas	13.2%	37.3%	28.1%	10.8%	89.3%
Regulamento de Tarifas Específicas	7.5%	4.9%	16.3%	17.2%	45.9%
Concessões Movimento de Carga	1.9%	1.7%	18.2%	3.6%	25.4%
Concessões Náutica de Recreio	42.5%	18.7%	105.2%	4.4%	170.7%
Concessões Pesca	22.8%	6.2%	110.7%	5.6%	145.3%
Outras Concessões	2.5%	12.5%	11.4%	5.1%	31.4%
Outras áreas de negócio	21.5%	12.8%	39.8%	11.2%	85.3%
Total Geral	9.0%	14.8%	25.1%	8.0%	56.8%

No contexto da apreciação das propostas de revisão do regulamento geral de tarifas, não pode deixar de se referir que a estrutura de custos dos diversos serviços portuários que os integram,

que se resumem, em valores globais, no quadro seguinte, encerra também um elevado grau de heterogeneidade, traduzindo uma exploração deficitária na sua maioria.

RESUMO DA ESTRUTURA ECONÓMICA DOS SERVIÇOS PORTUÁRIOS NO ANO 2021

Serviço Portuário	Rendimentos	Quota	Δ% sobre 2020	Gastos Diretos	Gastos Indiretos	Gastos Totais	Resultados	% Res / Rdtos
TUP Navio	28 963.6	47.2%	-2.7%	21 906.9	11 814.7	33 721.6	-4 758.0	-16.4%
Pilotagem	15 022.9	24.5%	+1.0%	19 097.8	4 681.4	23 779.1	-8 756.2	-58.3%
Reboque	3 701.2	6.0%	-1.5%	4 123.4	195.5	4 318.9	-617.7	-16.7%
Amarração/ Desamarração	1 377.5	2.2%	+29.3%	919.4	263.3	1 182.7	+194.8	+14.1%
Movimentação de Cargas	448.0	0.7%	+68.0%	399.8	115.1	514.9	-66.9	-14.9%
Tráfego de Passageiros	56.2	0.1%	+144.2%	1 975.7	17.6	1 993.3	-1 937.1	-3449.2%
Resíduos	798.5	1.3%	+19.6%	639.5	152.5	792.0	+6.5	+0.8%
Armazenagem/ Ocupação de Espaços	2 126.3	3.5%	-3.7%	258.9	803.5	1 062.4	+1 064.0	+50.0%
Uso de Equipamentos	807.5	1.3%	-11.0%	1 219.6	314.9	1 534.5	-727.0	-90.0%
Fornecimentos	3 739.0	6.1%	-1.2%	3 024.7	1 153.9	4 178.6	-439.6	-11.8%
Diversos	4 350.0	7.1%	+46.4%	1 933.2	948.4	2 881.7	+1 468.3	+33.8%
Total	61 390.7	100.0%	+1.8%	55 498.8	20 460.8	75 959.7	-14 569.0	-23.7%
% sobre Rendimentos	-	-	-	90.4%	33.3%	123.7%	-23.7%	-

Assim, verifica-se que, a nível de rendimentos, a TUP Navio representa 47,2% do total, a que se segue a Pilotagem com 24,5%, o Reboque e os Fornecimentos com cerca de 6% e a Armazenagem / Ocupação de Espaços com 3,5% de um total de 61,4 M€. Assinala-se, desde já, que o total de rendimentos aqui indicado é superior ao total de rendimentos apresentados no regulamento geral de tarifas no contexto das áreas de negócio, porque incluem também os serviços que estão integrados na área do regulamento de tarifas específicas, nomeadamente no porto de Sines.

















Naturalmente, e decorrente do já referido, os resultados de exploração apurados por serviço portuário apresentam elevadas assimetrias, sendo que o mais deficitário é claramente o da Pilotagem, cujos gastos excedem os rendimentos em 58,3%, atingindo um resultado negativo de -8,8 M€. A TUP Navio, com o maior volume de rendimentos, é também deficitária, exibindo um resultado de cerca de -4,8 M€, correspondente a -16,4%. Os serviços que geram saldos positivos de exploração são apenas os da Armazenagem / Ocupação de Espaços, Amarração / Desamarração, Gestão de resíduos e Diversos, cujos rendimentos representam uma quota de 2,2% e apresentam uma rentabilidade média de +14,1%. No seu conjunto, os serviços que apresentam uma exploração negativa incorporam gastos que excedem o valor dos respetivos rendimentos em 32,8%.

Passando para o nível das demonstrações de resultados por natureza, que refletem a contabilização de valores que extravasam o perímetro das rubricas de exploração ou operacionais, contemplando nomeadamente o registo de imparidades em diversas vertentes, maioritariamente

nos investimentos, o conjunto das administrações portuárias apresenta em 2021 (último ano com dados reais) um volume total de Vendas e Serviços Prestados (VSP) de 147,4 M€, que gera um resultado líquido positivo de 56,5 M€, que corresponde a uma rentabilidade das VSP de +38,3%, recuando para +25,5% se a considerarmos face ao volume total de Rendimentos e Ganhos, que ascende a 221,6 M€, superior em +50,3% ao das VSP.

A leitura do quadro seguinte mostra que as administrações portuárias, no seu conjunto, apresentam uma estrutura económica com razoável grau de solidez, refletida no referido resultado líquido do exercício, sendo, contudo, expectável uma evolução negativa para 2022 e 2023, com resultados na casa de +25 M€, correspondentes a cerca de +16% do volume de VSP.

SITUAÇÃO ECONÓMICA DAS AP
Evolução Anual

Rubricas	2018	2019	2020	2021	2022 (E)	2023 (P)	Δ% 2023/2022	% s/ TRG '21	Evolução
Vendas e serviços prestados	159 308.2	159 322.4	145 358.6	147 427.9	158 149.8	161 845.3	+2.3%	66.5%	
Outros Rendimentos e Ganhos	73 239.0	71 002.2	75 298.0	74 168.9	67 911.7	80 885.0	+19.1%	33.5%	
TOTAL DOS RENDIMENTOS E GANHOS	232 547.2	230 324.7	220 656.6	221 596.8	226 061.5	242 730.3	+7.4%	100.0%	
Δ%	-	-1.0%	-4.2%	+0.4%	+2.0%	+7.4%	-	-	
Gastos com o pessoal	(58 430.5)	(60 278.8)	(61 232.6)	(62 208.6)	(64 766.2)	(66 158.4)	+2.1%	-28.1%	
Outros Gastos e Perdas	(56 603.4)	(54 419.8)	(46 243.1)	(66 007.3)	(65 039.3)	(82 295.6)	+26.5%	-29.8%	
TOTAL DOS GASTOS E PERDAS	(115 033.9)	(114 698.6)	(107 475.7)	(128 215.9)	(129 805.5)	(148 453.9)	+14.4%	-57.9%	
EBITDA	117 513.3	115 626.1	113 180.9	93 380.9	96 256.0	94 276.4	-2.1%	42.1%	
Amortizações e depreciações	(76 181.1)	(74 793.3)	(73 246.9)	(74 922.0)	(75 416.7)	(76 427.4)	+1.3%	-33.8%	
Imparidades de investimentos	27 343.0	8 502.3	(6 345.0)	43 100.8	12 912.4	12 968.5	+0.4%	19.5%	
Juros (rendimentos + gastos)	(2 055.4)	(1 623.7)	(1 157.3)	(954.2)	(735.2)	(840.5)	+14.3%	-0.4%	
Resultado antes de impostos	66 619.8	47 711.4	32 431.8	60 605.6	33 016.4	29 976.9	-9.2%	27.3%	
Imposto sobre o rendimento do período	12 665.9	9 476.3	8 580.2	4 105.7	7 169.8	4 367.1	-39.1%	1.9%	
Resultado líquido do período	53 953.9	38 235.1	23 851.5	56 499.9	25 846.6	25 609.8	-0.9%	25.5%	
Rentabilidade das VSP	+33.9%	+24.0%	+16.4%	+38.3%	+16.3%	+15.8%	-	-	
Rentabilidade das VSP e Outros Redtos	+23.2%	+16.6%	+10.8%	+25.5%	+11.4%	+10.6%	-	-	

Orientações e Estratégias

De acordo com a informação disponibilizada pela Unidade Técnica de Acompanhamento e Monitorização do Setor Empresarial do Estado (UTAM) no seu sítio na internet (<http://www.utam.pt>), o Gabinete do Secretário de Estado do Tesouro emitiu instruções para a elaboração dos instrumentos previsionais de gestão (IPG) para o triénio 2023-2025, sendo que a recomendação relativa ao plano anual é a de que este deve ter por referência o ano de 2019 ou 2022, consoante o que registar volume de negócios superior.

Este gabinete estabelece ainda que “os cenários de evolução da situação financeira das empresas deverão, no respeito pelas orientações setoriais, prever, no plano anual (2023) como no plano plurianual (triénio):

- 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 taxa de crescimento nominal do PIB;

- ii) Os gastos operacionais deverão evoluir face ao ano de referência a taxa percentual inferior à do volume de negócios, sem prejuízo do disposto no Decreto-Lei de Execução Orçamental;*
- 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;*
- 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 face ao ano de referência;*
- vi) O endividamento, líquido de investimento, deve diminuir em termos reais em relação a 2022;*
- vii) A trajetória do rácio de Dívida Financeira Líquida / EBITDA deverá ser descendente (por Dívida Financeira Líquida, entende-se o valor do Endividamento reduzido das Disponibilidades)."*

Acresce ainda referir que estas instruções preveem que os planos anuais devem respeitar a legislação e as orientações vigentes para o SEE, nomeadamente, a maximização das receitas mercantis, a implementação de políticas de redução de custos, e a racionalização e o ajustamento do quadro de pessoal, adequando-o às efetivas necessidades de uma organização eficiente.

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 n.º 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 DA APS

No presente enquadramento da proposta de atualização do regulamento de tarifas para 2023 apresentado pela APS 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 de tarifas, na medida em que a informação disponibilizada o permitir.

Como nota metodológica, adianta-se que para a previsão da atividade portuária para 2023, no tocante à movimentação de carga, de contentores e de navios, foi adotada como base de cálculo a própria previsão do volume de rendimentos as administrações portuárias, conjugada com a proposta de atualização tarifária.

3.1. Da atividade portuária

Porto de Sines

O movimento de carga no porto de Sines sofreu intenso impacto com a desativação das centrais termoelétricas de Sines e do Pego, que proporcionava o desembarque de cerca de 5 milhões de toneladas até 2018, evoluindo para 3 milhões de toneladas em 2019 e para 400 mil toneladas em 2020, sendo nula desde então. A acrescentar a esta modificação estrutural, há ainda a assinalar que, também em 2018, houve um significativo decréscimo do movimento da carga contentorizada, pela contração do tráfego de *transshipment* de contentores.

No entanto, a necessidade de realização de investimentos no Terminal XXI para melhoria das condições de receção de navios mais recentes e de maior dimensão levou à prorrogação do contrato de concessão, tendo-se iniciado um período de recuperação do movimento em 2021, tendo, contudo, cessado em 2022, o que deixa estimar uma quebra da ordem de -7,6%.

Assiste-se, no entanto, a uma compensação pelo movimento de outras cargas, nomeadamente o reforço da importação de gás natural liquefeito (produtos petrolíferos), sendo admissível um crescimento, ainda que ligeiro, de cerca de +0,8%, para o ano de 2022, embora a previsão do volume de rendimentos da APS para 2023 tenha subjacente um recuo da atividade portuária, de -2,7%.

MOVIMENTO DE CARGA (10 ³ t)	2018	2019	2020	2021	2022 (E)	2023 (P)
Sines	47 871.3	41 784.2	42 156.9	46 554.1	46 928.1	45 669.3
Δ%	-	-12.7%	+0.9%	+10.4%	+0.8%	-2.7%

No que respeita ao tráfego de contentores, sem previsão de inversão do comportamento do tráfego de *transshipment*, estima-se que o corrente ano feche com uma quebra de -5,9%, que se prevê manter-se para 2023, com menor intensidade (-2,7%).

CONTENTORES (10 ³ TEU)	2018	2019	2020	2021	2022 (E)	2023 (P)
Sines	1 750.4	1 423.2	1 612.0	1 824.1	1 716.9	1 670.8
Δ%	-	-18.7%	+13.3%	+13.2%	-5.9%	-2.7%

Pelas razões acima referidas, o número de navios que escalaram o porto de Sines registou um decréscimo em 2020 e 2021, estimando-se um acréscimo de +1,9% em 2022 e prevendo-se um recuo de -2,7% em 2023. O volume total de arqueação bruta tem registado oscilações, estimando-se um ligeiro crescimento de +0,1% em 2022 e prevendo-se um recuo de -2,7% em 2023.

MOVIMENTO DE NAVIOS NO PORTO DE SINES

	2018	2019	2020	2021	2022 (E)	2023 (P)
Número de Escalas	2 107	2 119	1 995	1 949	1 987	1 934
Δ%	-	+0.6%	-5.9%	-2.3%	+1.9%	-2.7%
Arqueação Bruta (10 ³)	87 593	85 518	88 981	81 957	82 011	79 811
Δ%	-	-2.4%	+4.0%	-7.9%	+0.1%	-2.7%

Face ao exposto, não se prevê a existência de um cenário em 2023 favorável a um crescimento da atividade portuária, nem, naturalmente, ao reforço da situação económica.

Portos de Faro e Portimão

A atividade portuária de movimentação de carga é inexistente no porto de Portimão, desde a cessação da linha de *ferry* para a Madeira, e meramente residual em Faro, limitando-se a assegurar o escoamento dos produtos da unidade de Loulé da Cimpor que apresenta uma atividade caracterizada por elevada irregularidade. Contudo, os registos dos primeiros sete meses de 2022, a manterem-se, permitem estimar um acréscimo de +84,5% na movimentação de carga, contudo admite-se novo recuo em 2023 (-2,7%).

MOVIMENTO DE CARGA (10 ³ t)	2018	2019	2020	2021	2022 (E)	2023 (P)
Faro	145.8	111.8	180.9	45.5	83.9	81.7
Δ%	-	-23.3%	+61.8%	-74.8%	+84.5%	-2.7%

O movimento de navios de Faro é o que decorre da necessidade de exportação do único carregador utente do porto, sendo de assinalar uma estável utilização do porto de Portimão para receber navios de cruzeiro de passageiros, estimando-se que em 2022 se registre um acréscimo significativo (+106,6%), justificado, em parte, pelo facto de, em 2021, essa atividade apenas ter

tido início no segundo semestre, após um período de interdição por efeito das medidas de combate à pandemia de covid-19.

Para 2023, não se prevê crescimento dessa atividade, perante o cenário de contração da economia a nível internacional.

MOVIMENTO DE NAVIOS		2018	2019	2020	2021	2022 (E)	2023 (P)
Faro		39	29	46	15	19	18
Portimão		104	78	7	24	62	60
Número de Escalas		143	107	53	39	81	78
Δ%		-	-25.2%	-50.5%	-26.4%	+106.6%	-2.7%
Arqueação Bruta (10 ³)		1 873	1 387	146	285	1 269	1 235
Δ%		-	-25.9%	-89.5%	+94.9%	+345.1%	-2.7%

Assim, em suma, dificilmente se reunirão condições para uma exploração económica equilibrada nestes dois portos, que têm um tarifário geral próprio inserido no regulamento de tarifas, além de alguns fornecimentos e serviços estarem integrados em regulamento de tarifas específicas.

3.2. Da situação económica

Dada a diferença a todos os níveis entre o porto de Sines e os portos do Algarve (Faro e Portimão), o que já justificou a apresentação separada dos elementos relativos à atividade portuária, também neste ponto se separam, por maioria de razão, pois os tarifários são distintos.

3.2.1. Global







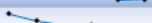







Porto de Sines

A estrutura económica da APS, no que à exploração do porto de Sines diz respeito, está refletida no quadro abaixo, de cuja leitura ressalta a quebra de rendimentos verificada em 2019 e em 2020, tendo sido gerada por motivos diferentes, que em 2020 têm efeito conjugado. A quebra em 2019 reflete a forte redução da importação de carvão para as centrais termoelétricas de Sines e do Pego, a que se fez referência no ponto 3.1, mantendo-se ainda em 2020 em conjugação com o resultado da contração da atividade económica por efeito das medidas de combate à pandemia, com naturais impactos negativos no volume de negócios.

Assim, assistiu-se à quebra de -6,6% do total de rendimentos e ganhos em 2019 e de -7,4% em 2020. Em 2021 registou-se um ligeiro acréscimo de +1,6%, havendo expectativas de em 2022 se registar novo acréscimo ligeiro, insuficiente para repor os rendimentos ao nível de 2018, mesmo a preços correntes, refletindo as atualizações tarifárias introduzidas.

Para 2023, a APS prevê que os rendimentos gerados pela atividade do porto de Sines se situem na casa de +1,9% na rubrica de vendas e serviços prestados, abaixo da proposta de atualização tarifária do RT, de +5,9%, o que traduz a perspetiva de uma retração da atividade de movimentação de carga. Sublinha-se que, no primeiro semestre de 2022, se assiste a uma retração no movimento de carga, aparentando, no entanto, haver indícios de recuperação no segundo semestre. Para o total de rendimento e ganhos a APS prevê um aumento nominal de +1,2%, refletindo o recuo de -2,3% nas rubricas de 'outros rendimentos e ganhos'.

SITUAÇÃO ECONÓMICA DA APS_SIN
Evolução Anual

Rubricas	2018	2019	2020	2021	2022 (E)	2023 (P)	Δ% 2023/2022	% s/ TRG '21	Evolução
Vendas e serviços prestados	45 809.1	44 938.5	43 473.4	44 593.2	46 233.0	47 122.0	+1.9%	80.6%	
Outros Rendimentos e Ganhos	17 238.6	13 921.9	11 025.7	10 750.9	9 523.0	9 321.0	-2.1%	19.4%	
TOTAL DOS RENDIMENTOS E GANHOS	63 047.7	58 860.4	54 499.1	55 344.1	55 756.0	56 443.0	+1.2%	100.0%	
Δ%	-	-6.6%	-7.4%	+1.6%	+0.7%	+1.2%	-	-	
Gastos com o pessoal	-9 175.7	-9 422.6	-9 574.3	-10 078.5	-10 695.0	-10 882.0	+1.7%	-18.2%	
Outros Gastos e Perdas	-9 142.7	-10 069.2	-9 213.4	-9 064.1	-12 360.0	-11 920.0	-3.6%	-16.4%	
TOTAL DOS GASTOS E PERDAS	-18 318.4	-19 491.9	-18 787.7	-19 142.6	-23 055.0	-22 802.0	-1.1%	-34.6%	
EBITDA	44 729.2	39 368.5	35 711.4	36 201.5	32 701.0	33 641.0	+2.9%	65.4%	
Amortizações e depreciações	-18 441.4	-17 949.0	-15 902.3	-16 333.9	-16 518.0	-19 436.0	+17.7%	-29.5%	
Imparidades, Reversões, ...	732.6	-	-	-	-	-	-	0.0%	
Juros (rendimentos + gastos)	-	2.9	5.2	7.4	5.0	5.0	-	0.0%	
Resultado antes de impostos	27 020.4	21 422.4	19 814.3	19 875.0	16 188.0	14 210.0	-12.2%	35.9%	
Imposto sobre o rendimento do período	6 596.1	5 251.1	4 264.5	4 829.9	3 690.0	2 576.0	-30.2%	8.7%	
Resultado líquido do período	20 424.3	16 171.3	15 549.9	15 045.1	12 498.0	11 634.0	-6.9%	27.2%	
Rentabilidade das VSP	+44.6%	+36.0%	+35.8%	+33.7%	+27.0%	+24.7%	-	-	-
Rentabilidade das VSP e Outros Redtos	+32.4%	+27.5%	+28.5%	+27.2%	+22.4%	+20.6%	-	-	-

O impacto da redução de rendimentos a nível dos resultados é claro, tendo evoluído de um resultado líquido do exercício de 20,4 M€ em 2018, que refletia uma taxa de rentabilidade do total de rendimentos e ganhos de 32,4%, diminuindo sucessivamente até à estimativa de 12,5 M€ e 22,4%, respetivamente, em 2022.

Para 2023, a APS prevê nova redução de resultados, que, ainda assim, permite a esta administração portuária contar com um resultado líquido de 11,6 M€, correspondente a 20,6% do total de rendimentos e ganhos.

Acresce realçar o facto de, com os elementos constantes da demonstração de resultados apresentados pela APS no anexo 3 das linhas de orientação, se obter um valor de 36,1% para a taxa de rentabilidade bruta média (TRBM) reportada a 2021, evoluindo para 31,6% em 2022 e para 27% em 2023.

A APS, no contexto da proposta apresentada de revisão do RT e nos termos das respetivas linhas de orientação, isto é, entrando em linha de conta com as verbas consideradas não elegíveis, apresenta para o porto de Sines em 2021, uma TRBM com o valor de 29,5%.







Consolidando os dados de Sines com os dos portos do Algarve, a APS apresenta um TRBM de 22,6%.

Portos do Algarve (Faro e Portimão)

A estrutura económica da APS relativa aos portos do Algarve apresenta-se com elevada instabilidade e altamente deficitária, refletindo uma trajetória negativa dos rendimentos, não acompanhada por uma redução de gastos, sendo ainda objeto de registo de montantes expressivos em imparidades e reversões.

Importa referir que o peso da rubrica de vendas e serviços prestados dos portos do Algarve representa apenas 1,9% do total da APS, sendo que os gastos com pessoal representam 11,5% e as amortizações cerca de 10,8%, podendo concluir-se que o impacto na estrutura económica global da APS provocado pelos portos do Algarve ainda é significativo, fazendo reduzir em 6% o resultado o exercício antes de impostos.

SITUAÇÃO ECONÓMICA DA APS_ALG
Evolução Anual

Rubricas	2018	2019	2020	2021	2022 (E)	2023 (P)	Δ% 2023/2022	% s/ TRG '21	Evolução
Vendas e serviços prestados	1 490.2	1 303.7	991.8	871.5	727.0	733.0	+0.8%	90.5%	
Outros Rendimentos e Ganhos	-	200.9	0.5	91.8	-	11 671.0	-	9.5%	
TOTAL DOS RENDIMENTOS E GANHOS	1 490.2	1 504.6	992.2	963.3	727.0	12 404.0	+1606.2%	100.0%	
Δ%	-	+1.0%	-34.1%	-2.9%	-24.5%	+1606.2%	-	-	
Gastos com o pessoal	-1 398.4	-1 398.7	-1 410.4	-1 314.3	-1 425.0	-1 418.0	-0.5%	-136.4%	
Outros Gastos e Perdas	-1 389.1	-598.4	-2 084.1	-727.1	-1 559.0	-23 639.0	+1416.3%	-75.5%	
TOTAL DOS GASTOS E PERDAS	-2 787.5	-1 997.1	-3 494.6	-2 041.4	-2 984.0	-25 057.0	+739.7%	-211.9%	
EBITDA	-1 297.3	-492.5	-2 502.3	-1 078.0	-2 257.0	-12 653.0	+460.6%	-111.9%	
Amortizações e depreciações	-1 851.0	-1 832.2	-1 906.1	-1 979.9	-1 788.0	-1 756.0	-1.8%	-205.5%	
Imparidades, Reversões, ...	1 711.0	1 023.6	772.2	1 862.3	1 787.0	1 753.0	-1.9%	193.3%	
Juros (rendimentos + gastos)	-	-	-	-	-	-	-	0.0%	
Resultado antes de impostos	-1 437.3	-1 301.1	-3 636.3	-1 195.7	-2 258.0	-12 656.0	+460.5%	-124.1%	

3.2.2. Áreas de negócio

Porto de Sines

Os valores do total de rendimentos e ganhos apresentados no quadro anterior excedem em todos os anos os rendimentos registados nas diversas áreas de negócio que a APS desenvolve no porto de Sines, constantes do quadro seguinte, certamente por efeito da contabilização de verbas que não decorrem diretamente da exploração, cuja natureza não se enquadra na classificação de rendimentos de áreas e negócios. A expressão desses excedentes situa-se entre 24% e 37% no período entre 2018 e 2021, situando-se em cerca de 20% nos dois últimos anos.

No que concerne aos rendimentos das diversas áreas de negócio, que no total rondam, em 2021, 45 M€, é notória a elevada concentração nas áreas de negócio associadas ao RT e às concessões

de movimentação de carga, cuja média representa no seu conjunto cerca de 82% do total, repartindo-se em partes sensivelmente iguais. A terceira área de negócio com rendimentos mais expressivos é a do regulamento de tarifas específicas, com uma quota de cerca de 8,3%, tendo as restantes áreas de negócios rendimentos pouco expressivos.

Da observação da evolução dos rendimentos do RT, no período entre 2018 e 2022, constata-se a existência de razoável estabilidade, traduzida por uma trajetória negativa de -0,5% ao ano e um desvio médio dos respetivo de 1,8%. Na área das concessões de movimentação de carga estes dois indicadores são mais expressivos, com valores respetivos de +5% e 12,8%.

APS (Sines) - EVOLUÇÃO ANUAL DO VOLUME DE RENDIMENTOS POR ÁREA DE NEGÓCIO

(10³ Euro)

Áreas de Negócio	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Δ% '23/'22	Δ% Média '18->'22	Quota Média
Regulamento Geral de Tarifas	18 929.3	18 907.6	18 008.6	18 468.7	18 729.0	19 283.0	+3.0%	-0.5%	41.3%
Regulamento de Tarifas Específicas	3 713.0	3 240.2	3 443.8	3 358.2	4 543.0	4 328.0	-4.7%	+5.0%	8.3%
Concessões Movimento de Carga	20 137.7	19 515.4	18 776.7	18 291.5	16 795.0	17 366.0	+3.4%	-4.2%	40.7%
Concessões Náutica de Recreio	205.2	235.0	249.4	104.8	20.0	35.0	+75.0%	-30.1%	0.3%
Concessões Pesca	41.4	40.9	43.9	44.6	43.0	43.0	-	+1.6%	0.1%
Outras Concessões	2 631.2	2 871.3	2 740.4	4 202.9	4 171.0	3 597.0	-13.8%	+14.6%	7.4%
Outras áreas de negócio	151.1	128.1	210.6	122.5	1 932.0	2 470.0	+27.8%	-	1.8%
Total Geral	45 809.1	44 938.5	43 473.4	44 593.2	46 233.0	47 122.0	+1.9%	+0.1%	100.0%
Δ% N / N-1	-	-1.9%	-3.3%	+2.6%	+3.7%	+1.9%	-	-	-

Naturalmente, para além da elevada assimetria no volume de rendimentos, as diversas áreas de negócio apresentam estruturas económicas distintas, refletindo diferentes níveis de intensidade na utilização de recursos para o seu desenvolvimento ou prestação dos serviços que a integram, sendo estas assimetrias refletidas no quadro seguinte, onde se confrontam os rendimentos com os gastos diretos e indiretos apresentados pela APS para o porto de Sines para 2021.

Em termos globais, verifica-se um volume total de rendimentos de 44,6 M€, que originam um resultado de exploração de +12,8 M€, que reflete uma margem de +28,7%. A área de negócio associada ao RT representou 41,4% do total do volume de rendimentos, correspondente a 18,5 M€, tendo incorporado 12,9 M€ em gastos (diretos e indiretos), o que lhe permitiu gerar um excedente de exploração de +5,6 M€, correspondente a +30,2% do volume de rendimentos.

Importa salientar que a segunda área de negócio mais relevante, a das concessões de movimentação de carga, totaliza 18,3 M€ de rendimentos e gera um excedente de +6,1 M€, correspondente a +33,5%. Os bens fornecidos e serviços prestados no âmbito do regulamento de tarifas específicas apresentam um rendimento de 3,4 M€ (7,5% do total), tendo, contudo, necessidade de incorporar recursos, maioritariamente mercadorias vendidas e das matérias consumidas (CMVMC), mas também fornecimentos e serviços externos (FSE) imputados

diretamente, que representam respetivamente 71,4% e 8,1% dos rendimentos, o que gera um défice de exploração de -128,3 mil €, correspondente a -3,8% dos rendimentos.

Salienta-se ainda o facto de as outras concessões gerarem um resultado positivo de +1,7 M€, traduzindo uma margem de +42,7%.

APS (Sines) - ESTRUTURA ECONÓMICA POR ÁREA DE NEGÓCIO EM 2021

(10³ Euro)

Áreas de Negócio	Rendimentos	Quota %	Δ% sobre 2020	Gastos Diretos	Gastos Indiretos	Gastos Totais	Resultados	% Res / Rdtos
Regulamento Geral de Tarifas	18 468.7	41.4%	+2.6%	1 774.3	11 118.5	12 892.8	+5 575.8	+30.2%
% sobre Rendimentos	100.0%	-	-	9.6%	60.2%	69.8%	+30.2%	-
Regulamento de Tarifas Específicas	3 358.2	7.5%	-2.5%	2 762.4	724.1	3 486.5	-128.3	-3.8%
Concessões Movimento de Carga	18 291.5	41.0%	-2.6%	3 328.6	8 840.3	12 168.9	+6 122.7	+33.5%
Concessões Náutica de Recreio	104.8	0.2%	-58.0%	397.3	50.7	448.0	-343.1	-327.3%
Concessões Pesca	44.6	0.1%	+1.6%	260.6	21.6	282.2	-237.6	-532.7%
Outras Concessões	4 202.9	9.4%	+53.4%	377.7	2 031.2	2 408.9	+1 794.0	+42.7%
Outras áreas de negócio	122.5	0.3%	-41.9%	59.0	59.2	118.2	+4.2	+3.5%
Total Geral	44 593.2	100.0%	+2.6%	8 959.9	22 845.6	31 805.5	+12 787.7	+28.7%
% sobre Rendimentos	100.0%	-	-	20.1%	51.2%	71.3%	28.7%	-

Importa ainda referir que os gastos incorporados nos serviços prestados no âmbito do RT, em imputação direta e indireta, representam cerca de 40% do total de rendimentos, sendo que nos gastos com pessoal esta quota ascende a cerca de 60%.

Portos do Algarve (Faro e Portimão)

Observando a evolução dos rendimentos nas várias áreas de negócio constata-se a diversidade de comportamento do RT e do regulamento de tarifas específicas, apresentando o primeiro uma trajetória negativa e o segundo uma trajetória positiva, traduzidas por taxas médias anuais de crescimento de -26,2% e de +8,5%, respetivamente. Importa recordar que o valor mais elevado dos rendimentos associados ao RT em 2018 e 2019, que justifica a trajetória referida, aconteceu por efeito da exploração da linha de *ferry* entre Portimão e Funchal, a qual, entretanto, cessou, por se ter revelado inviável em termos económicos.

APS (Algarve) - EVOLUÇÃO ANUAL DO VOLUME DE RENDIMENTOS POR ÁREA DE NEGÓCIO

(10³ Euro)

Áreas de Negócio	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Δ% '23/'22	Δ% Média '18->'22	Quota Média
Regulamento Geral de Tarifas	723.3	514.2	175.4	165.1	370.0	374.0	+1.1%	-26.2%	38.0%
Regulamento de Tarifas Específicas	157.5	159.5	217.2	168.5	228.0	230.0	+0.9%	+8.5%	19.0%
Concessões Náutica de Recreio	188.9	141.3	191.4	168.5	-	-	-	-24.4%	11.3%
Outras Concessões	11.0	31.4	9.8	8.6	3.4	3.4	-	-28.9%	1.1%
Outras áreas de negócio	409.5	457.3	398.0	360.8	125.6	125.6	-	-18.1%	30.7%
Total Geral	1 490.2	1 303.7	991.8	871.5	727.0	733.0	+0.8%	-17.4%	100.0%
Δ% N / N-1	-	-12.5%	-23.9%	-12.1%	-16.6%	+0.8%	-	-	-

Sem a linha de *ferry*, a atividade comercial do porto de Portimão praticamente fica limitada à receção de navios de cruzeiro de passageiros, atividade suspensa em 2020 e 2021 devido à pandemia por covid-19, sendo que a prestação de serviços no âmbito do RT fica maioritariamente dependente da exportação de cimento e derivados produzidos na unidade de produção da Cimpor, em Loulé.

Com tão reduzida dimensão, todas as áreas de negócio dos portos do Algarve apresentam resultados de exploração significativamente deficitários, sendo que o défice apurado no âmbito do RT se eleva a cinco vezes a expressão dos rendimentos que gera, cifrando-se em -836,5 mil €, para um rendimento de 165,1 mil €.

No conjunto das áreas de negócio, o ano de 2021 apresenta um resultado negativo, superior a 3 M€, correspondente a 3,5 vezes o total de rendimentos que as mesmas geram.

APS (Algarve) - ESTRUTURA ECONÓMICA POR ÁREA DE NEGÓCIO EM 2021

(10³ Euro)

Áreas de Negócio	Rendimentos	Quota %	Δ% sobre 2020	Gastos Diretos	Gastos Indiretos	Gastos Totais	Resultados	% Res / Rdtos
Regulamento Geral de Tarifas	165.1	18.9%	-5.9%	350.9	650.7	1 001.6	-836.5	-506.7%
% sobre Rendimentos	100.0%	-	-	212.6%	394.1%	606.7%	-506.7%	-
Regulamento de Tarifas Específicas	168.5	19.3%	-22.4%	29.3	480.3	509.6	-341.1	-202.5%
Concessões Náutica de Recreio	168.5	19.3%	-11.9%	237.2	333.3	570.5	-401.9	-238.5%
Outras Concessões	8.6	1.0%	-12.5%	10.4	16.9	27.4	-18.8	-219.5%
Outras áreas de negócio	360.8	41.4%	-9.3%	932.8	849.0	1 781.8	-1 420.9	-393.8%
Total Geral	871.5	100.0%	-12.1%	1 560.6	2 330.2	3 890.8	-3 019.3	-346.4%
% sobre Rendimentos	100.0%	-	-	179.1%	267.4%	446.4%	-346.4%	-

3.2.3. Serviços portuários prestados no âmbito do RT

Porto de Sines

Da observação do quadro seguinte, onde se apresenta a evolução dos rendimentos gerados pelos diversos serviços prestados no âmbito do RT, verifica-se que a TUP Navio assume uma quota maioritária absoluta de cerca de 65% do total, seguida pelos serviços de Pilotagem e Fornecimentos, que representam respetivamente cerca de 18% e de 17%. Também se constata que a evolução de todos os serviços tem subjacente uma trajetória negativa entre 2018 e 2022, com exceção dos Fornecimentos, que cresceu a uma taxa média de +5,1% ao ano.

APS (Sines) - EVOLUÇÃO ANUAL DO VOLUME DE RENDIMENTOS DOS SERVIÇOS PORTUÁRIOS

Serviço Portuário	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Δ% '23/'22	Δ% Média '18->'22	Quota Média
TUP Navio	14 771.0	14 764.0	13 911.0	14 564.9	14 592.0	14 989.0	+2.7%	-0.4%	64.9%
Pilotagem	4 158.3	4 143.6	4 097.2	3 903.8	4 137.0	4 294.0	+3.8%	-0.7%	18.3%
Armazenagem/ Ocupação de Espaços	0.0	0.1	0.4	-	-	-	-	-7.7%	-
Uso de Equipamentos	18.5	3.7	5.8	6.7	9.0	9.0	-	-17.5%	0.0%
Fornecimentos	3 694.5	3 236.5	3 438.0	3 351.5	4 534.0	4 319.0	-4.7%	+5.1%	16.7%
Total	22 642.3	22 147.8	21 452.4	21 826.9	23 272.0	23 611.0	+1.5%	+0.4%	100.0%
Δ% N / N-1	-	-2.2%	-3.1%	+1.7%	+6.6%	+1.5%	-	-	-

A estrutura económica subjacente a estes serviços traduz naturalmente fortes assimetrias, sendo de destacar que a da TUP Navio reflete uma exploração claramente superavitária, fechando o ano de 2021 com um resultado positivo de +5,8 M€, correspondente a +39,8% dos rendimentos que gera, num total de 14,6 M€. Os gastos incorporados na disponibilização deste serviço ascendem a 8,8 M€, sendo que cerca de 40% respeitam a pessoal, 36% a amortizações e 14,7% a FSE.

O serviço de Pilotagem, com maior intensidade na utilização de recursos, apresenta um resultado negativo de -220,7 mil €, correspondente a -5,7%, para o qual contribui a necessidade de incorporar um total de gastos que ascende a 4,1 M€, onde os gastos com pessoal representam 62,5%, a que se adiciona 21% relativos a amortizações e 10,7% a FSE.

APS (Sines) - RESUMO DA ESTRUTURA ECONÓMICA DOS SERVIÇOS PORTUÁRIOS NO ANO 2021

Serviço Portuário	Rendimentos	Quota	Δ% sobre 2020	Gastos Diretos	Gastos Indiretos	Gastos Totais	Resultados	% Res / Rdtos
TUP Navio	14 564.9	66.7%	+4.7%	0.0	8 768.4	8 768.4	+5 796.5	+39.8%
Pilotagem	3 903.8	17.9%	-4.7%	1 774.3	2 350.2	4 124.5	-220.7	-5.7%
Armazenagem/ Ocupação de Espaços	-	0.0%	-100.0%	-	-	-	-	-
Uso de Equipamentos	6.7	0.0%	+14.6%	0.0	4.0	4.0	+2.7	+39.8%
Fornecimentos	3 351.5	15.4%	-2.5%	2 762.4	720.1	3 482.5	-131.0	-3.9%
Total	21 826.9	100.0%	+1.7%	4 536.7	11 842.7	16 379.4	+5 447.5	+25.0%
% sobre Rendimentos	-	-	-	20.8%	54.3%	75.0%	25.0%	-

Portos do Algarve (Faro e Portimão)

Não obstante a reduzida dimensão, os vários serviços portuários nos portos do Algarve têm rendimentos bastante dispersos. Ainda assim, tendo presente o quadro da evolução dos respetivos valores, importa recordar que esta evolução é fortemente marcada pelo funcionamento da linha *ferry* entre Portimão e Funchal, em 2018 e 2019, e pela contração da atividade económica e suspensão das escalas de navios de cruzeiro em 2020 e 2021.

Tendo isto presente, as quotas médias apresentadas têm pouco significado, dado que a estrutura que lhes está subjacente foi relativamente modificada.

APS (Algarve) - EVOLUÇÃO ANUAL DO VOLUME DE RENDIMENTOS DOS SERVIÇOS PORTUÁRIOS

Serviço Portuário	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Δ% '23/'22	Δ% Média '18->'22	Quota Média
TUP Navio	216.7	156.3	58.0	43.2	105.0	105.0	-	-28.3%	19.6%
Pilotagem	198.0	143.7	41.1	46.3	82.0	82.0	-	-31.8%	17.0%
Reboque	149.2	108.7	37.2	36.7	50.0	53.0	+6.0%	-35.7%	12.5%
Amarração/ Desamarração	76.7	56.8	23.4	19.3	26.0	27.0	+3.8%	-34.4%	6.6%
Tráfego de Passageiros	73.8	47.9	0.0	4.5	20.0	20.0	-	-	4.8%
Resíduos	9.2	10.9	0.9	3.7	6.0	6.0	-	-21.2%	1.1%
Armazenagem/ Ocupação de Espaços	8.9	0.8	15.7	15.2	87.0	87.0	-	-	6.2%
Uso de Equipamentos	10.9	22.4	96.7	18.0	90.0	90.0	-	+46.9%	9.4%
Fornecimentos	137.5	126.2	119.5	146.8	132.0	134.0	+1.5%	+0.7%	22.9%
Total	880.8	673.7	392.6	333.6	598.0	604.0	+1.0%	-15.0%	100.0%
Δ% N / N-1	-	-23.5%	-41.7%	-15.0%	+79.3%	+1.0%	-	-	-

Tendo presente o ano de 2021, constata-se que o serviço que gera rendimentos com maior expressão é o dos Fornecimentos, que representa 44% do total, seguido da Pilotagem, TUP Navio e Reboque, com quotas entre 13,9% e 11%, seguidos da Amarração / Desamarração, Uso de equipamentos e Armazenagem / Ocupação de espaços, que representam entre 4,6% e 5,8%.

Embora com naturais assimetrias a nível das respetivas estruturas económicas, todos os serviços inseridos no perímetro do RT apresentam elevadíssimos défices de exploração, que se inserem num intervalo relativo de 1,7 vezes o volume dos rendimentos no caso dos Fornecimentos, até 8,9 vezes no caso da Pilotagem.

APS (Algarve) - RESUMO DA ESTRUTURA ECONÓMICA DOS SERVIÇOS PORTUÁRIOS NO ANO 2021

Serviço Portuário	Rendimentos	Quota	Δ% sobre 2020	Gastos Diretos	Gastos Indiretos	Gastos Totais	Resultados	% Res / Rdos
TUP Navio	43.2	12.9%	-25.5%	0.0	159.7	159.7	-116.5	-269.8%
Pilotagem	46.3	13.9%	+12.7%	284.1	172.3	456.4	-410.1	-885.6%
Reboque	36.7	11.0%	-1.4%	36.6	147.5	184.1	-147.5	-402.2%
Amarração/ Desamarração	19.3	5.8%	-17.7%	30.2	72.0	102.2	-82.9	-430.9%
Tráfego de Passageiros	4.5	1.3%	s/s	-	11.1	11.1	-6.7	-149.0%
Resíduos	3.7	1.1%	+294.0%	0.0	10.6	10.6	-6.9	-186.8%
Armazenagem/ Ocupação de Espaços	15.2	4.6%	-3.3%	-	88.0	88.0	-72.8	-479.0%
Uso de Equipamentos	18.0	5.4%	-81.4%	0.0	103.8	103.8	-85.8	-476.5%
Fornecimentos	146.8	44.0%	+22.8%	29.3	365.9	395.2	-248.5	-169.3%
Total	333.6	100.0%	-15.0%	380.2	1 130.9	1 511.2	-1 177.6	-353.0%
% sobre Rendimentos	-	-	-	114.0%	339.1%	453.0%	-353.0%	-

4. APRECIÇÃO DA PROPOSTA DE REVISÃO DE REGULAMENTO DE TARIFAS DA APS

Porto de Sines

A APS propõe uma atualização do RT para 2023 à taxa de 5,9%, “*fator correspondente à previsão de inflação do Banco de Portugal para 2022, medida pela projeção do Índice Harmonizado de Preços no Consumidor (IHPC), publicada no Boletim Económico de junho de 2022.*”, com exceção das taxas de utilização de pessoal, cujos valores não foram atualizados.

De acordo com a APS, “*As razões e os objetivos subjacentes à inevitabilidade de atualizar o valor das taxas resultam da conjunção de fatores externos, tais como, a situação macroeconómica, as condições políticas e de mercado, as disposições regulatórias da atividade societária, e de fatores internos, como por exemplo, a estrutura de gastos, o plano de investimento e o plano estratégico do porto de Sines.*”. E ainda “*Concorre também para a decisão de concretizar a atualização tarifária, a indispensabilidade de assegurar, junto da tutela acionista, o cumprimento do rácio de eficiência operacional – medido pela relação entre os gastos operacionais e o volume de negócios (...)* Visto que a estrutura de gastos da APS passou a ter de acomodar o aumento generalizado,

e por vezes relevante, dos preços dos consumos e das despesas, é essencial que as taxas portuárias sejam atualizadas, promovendo um reflexo positivo no volume de negócios e que, por conseguinte, influenciem o indicador para que o resultado apurado seja igual ou inferior ao verificado no ano de referência.”.

A APS enviou o Plano de Atividades e Orçamento para 2022, “*na sua versão aprovada internamente*”, do qual consta, no anexo 1, o plano de investimentos plurianual. Este não é idêntico ao programa de investimentos 2022-2024 que a APS enviou na nota justificativa que capeia o processo de revisão do RT para 2023 do porto de Sines, pelo que foi considerado este último. Assim, segundo a APS, o programa de investimentos “*Inclui uma diversidade ampla de iniciativas em curso e com seguimento nos próximos anos, onde o valor médio anual de investimentos a concretizar no triénio 2022/2023/2024 é de cerca de 65 milhões de euros*”. Ainda de acordo com a APS, “*A atualização das taxas portuárias é importante não só para a concretização do plano de investimentos, mas igualmente para assegurar a capacidade de tornar concreto e real outras ações definidas no Plano Estratégico do Porto de Sines que visam o aumento da quota de mercado na carga de importação e exportação no contexto dos portos ibéricos, o aumento do peso relativo da carga de proximidade através da captação de projetos de investimento e uma atuação cada vez mais centrada em acrescentar valor para o stakeholders do porto.*”

Não obstante estas justificações para a aplicação de uma taxa de atualização do RT de 5,9% em 2023, a verdade é que a taxa de rentabilidade bruta média (TRBM) calculada pela APS para o porto de Sines é de 35,55%, significativamente superior à taxa de rentabilidade de referência, calculada pela AMT, e que é de 19,25%, sendo, contudo, ligeiramente inferior à TRBM calculada em 2021, que foi de 36,18%.

Com efeito, na análise efetuada em 2021 pela AMT à proposta de revisão do RT para 2022 da APS, a conclusão da AMT foi a de que “*Em 2022, em sede do processo de análise das propostas de revisão do regulamento de tarifas para 2023 para o porto de Sines, a AMT estará atenta à verificação dos pressupostos que a APS apresentou para justificar a atualização do regulamento de tarifas agora aprovada*”. Um desses pressupostos era o de que a TRBM a calcular em 2022 seria de 24,2%, o que confirmaria a trajetória descendente que a APS defendeu observar-se e que é agora possível concluir que não se observa de todo, uma vez que a TRBM ora calculada é, afinal, idêntica à calculada em 2021, inferior apenas em -0,64 pontos percentuais.

Um segundo pressuposto no qual assentou a decisão da AMT de aprovar a proposta de revisão do RT apresentada pela APS em 2021 foi o das “*restrições impostas pelo Estado acionista, nomeadamente a eficiência operacional, calculada como o rácio entre os gastos operacionais e o*

volume de negócios”. Segundo a APS reportou o ano passado, “Em 2022 verifica-se a existência [de] fatores extraordinários, (...) [e] que podem ser mais conjunturais ou mais estruturais (logo menos extraordinárias). Desde logo, pelo desaparecimento total do tráfego de importação de carvão para as centrais termoelétricas (...) E também por outros fatores que ainda se desconhece se são predominantemente estruturais ou conjunturais, como a variação do preço da energia elétrica e dos combustíveis, a tendência que se está a verificar de forma muito mais acentuada do que seria de esperar de aumento da carga média transportada por navio (...) ou mesmo o ajustamento dos escalões dos royalties (taxa da concessão) recebidos no Terminal XXI”.

Considerando que, não obstante estas restrições, a TRBM aumentou este ano face ao ano passado, é legítimo concluir que o impacto negativo das mesmas sobre a TRBM não se verificou.

Por fim, um último pressuposto sobre o qual assentou a decisão tomada pela AMT o ano passado foi o da relevância da atualização do RT para o financiamento do plano de investimentos para o triénio 2022-2024. No entanto, da comparação do programa de investimentos reportado pela APS em 2021 e 2022, é possível concluir que o montante de investimento previsto para 2023 é mais baixo no programa de investimentos apresentado este ano do que o era no programa de investimentos apresentado o ano passado, pelo que também este pressuposto não se verificou.

Por fim, importa relevar que a aplicação da taxa de 5,9% ao RT para 2023 do porto de Sines implica, segundo os cálculos efetuados pela APS, um aumento de rendimentos de apenas cerca de 400 mil euros, dificilmente significativo para financiar os investimentos que, segundo a APS, justificam a aplicação daquela taxa de atualização mesmo perante uma taxa de rentabilidade tão elevada.

Assim, não obstante, a TRBM calculada pela APS para o porto de Sines no processo de revisão do RT para 2023 ser ligeiramente inferior à TRBM do processo do ano anterior, a trajetória descendente preconizada pela APS está a ocorrer a um ritmo muito lento, o que levanta dúvidas sobre a progressiva harmonização entre o custo das diversas operações e os respetivos valores de faturação considerados no tarifário, situação que deverá ser acompanhada nos anos futuros.

A comparação da TUP Navio praticada no porto de Sines com a praticada nos portos de Leixões, de Aveiro, de Lisboa e de Setúbal permite concluir que, de uma forma geral, esta taxa é superior no porto de Sines do que nos restantes portos, sendo que a exceção mais notória é a TUP Navio cobrada aos porta-contentores de maior dimensão, que é mais elevada no porto de Leixões do que no porto de Sines. Por outro lado, a taxa de pilotagem é mais baixa no porto de Sines do que nos restantes portos, para todas as categorias de navios.

A comparação apresentada pela APS também inclui portos espanhóis, designadamente o porto de Valência, o porto de Barcelona e o porto de Las Palmas. Importa referir que os portos espanhóis cobram a TUP Carga, taxa que deixou de ser cobrada em Portugal, pelo que não seria surpreendente que, no total, as taxas cobradas nos portos espanhóis fossem mais elevadas do que as cobradas no porto de Sines, o que se verifica nos três portos espanhóis. Relativamente à TUP Navio e à taxa de pilotagem, verifica-se que: i) a TUP Navio cobrada no porto de Sines é sistematicamente mais elevada do que a TUP Navio nos portos espanhóis, com exceção dos porta-contentores de maior dimensão; ii) a taxa de pilotagem é mais elevada no porto de Sines do que nos portos espanhóis, para todas as categorias de navios.

No âmbito do processo de consulta às entidades interessadas, a APS consultou os *stakeholders* em dois momentos distintos: numa fase inicial, de consulta, solicitou comentários ao tarifário vigente em 2022 e, numa segunda fase, enviou a proposta de revisão do RT para 2023, para pronúncia formal.

Em fase de consulta inicial, pronunciaram-se a Galp (Marinha) e a MSC Portugal. A Galp (Marinha) veio propor a extinção dos tráfegos especiais para as barcaças, mantendo-se apenas o regime do estatuto especial de circulação sem meios e a afetação de um cais dedicado aos navios que escalam o porto de Sines para abastecimento de bancas. A APS considerou que estas questões extravasam o âmbito do processo de revisão do RT, embora tenha mostrado abertura para as considerar nos respetivos âmbitos.

A MSC Portugal manifestou junto da APS: a oposição a qualquer aumento de tarifas em 2023, em face dos prejuízos provocados pela pandemia; uma proposta de reformulação dos critérios de aplicação da taxa à ordem de pilotagem, de forma a tornar a sua aplicação mais justa e adequada à realidade; a revisão do valor da redução, de 5% para 6%, traduzida num «prémio verde» atribuída a todos os navios titulares do certificado *Bureau Green Award*; a revisão do último escalão de redução na TUP Navio atribuída aos navios que cumprem o serviço de linha de navegação regular, quer em número de escalas, de mais de 88 escalas para mais de 90 escalas, quer em percentagem, de 40% para 45%; a revisão do valor da redução na TUP Navio atribuída aos navios que operam no serviço de curta distância, de 10% para 15%, entre outras solicitações que extravasam o âmbito do processo de revisão do RT.

A APS argumenta que “*não pode atender à solicitação de não proceder à atualização das tarifas portuárias, bem como de aumento do valor das reduções identificadas, uma vez que o porto de Sines se encontra numa fase de execução de um forte conjunto de investimentos, da sua*

responsabilidade, na zona leste do porto – o qual é de grande utilização por parte da MSC –, sendo imperativo que os seus rendimentos acompanhem minimamente a evolução dos custos.”

Em sede de audiência formal dos interessados, a única entidade que se pronunciou foi a Comunidade Portuária e Logística de Sines, a quem a proposta de revisão do RT do porto de Sines para 2023 não suscitou objeção ou comentário.

Portos do Algarve (Faro e Portimão)

A APS preconiza *“uma revisão global no valor das taxas, tendo sido utilizado o fator genérico de 5,9%, fator correspondente à previsão de inflação do Banco de Portugal para 2022, medida pela projeção do Índice Harmonizado de Preços no Consumidor (IHPC), publicada no Boletim Económico de junho de 2022.”*, com exceção das taxas de utilização de pessoal e da taxa de carbono, cujos valores não foram atualizados.

Foi ainda efetuada uma revisão integral do capítulo relativo às taxas de reboque, que consistiu nas seguintes alterações:

- *A “introdução de uma [taxa], dita de pacote, aplicável a todos os navios que demandem os portos em questão, englobando as manobras de entrar (ou suspender) e atracar e largar e sair (ou fundear), e cuja aplicação resulta da observação de uma das seguintes condições: serviços com rebocador até 20T de força de tração e serviços que requerem um rebocador superior a 20T de força de tração.”.*

Esta taxa é significativamente mais elevada do que as taxas para este mesmo serviço que constavam do RT para 2022, mas a comparação é dificultada pelo facto de a estruturação das taxas de reboque ter sido completamente alterada.

- A integração dos conteúdos ajustados dos anexos A e B ao RT vigente em 2022 no articulado do capítulo em questão.

A APS justifica esta alteração com *“a necessidade de serem tomadas medidas que, no imediato, possam sustentar e, futuramente, permitam inverter os resultados líquidos negativos que os portos comerciais de Faro e Portimão têm vindo a demonstrar desde a sua integração na APS”*, incluindo neste serviço, e com o facto de ter sido necessário reparar um rebocador para manutenção do respetivo serviço, o que originou um aumento significativo nos gastos que a APS pretende mitigar.

O Plano de Atividades e Orçamento para 2022, *“na sua versão aprovada internamente”*, refere que o investimento programado para o triénio 2022-2024 para os portos do Algarve é de 50,8 milhões de euros.

A APS fez uma comparação das principais taxas previstas no RT dos portos do Algarve com outros portos nacionais e espanhóis. Da comparação da TUP Navio e da taxa de amarração com a de

outros portos nacionais, é possível concluir que estas duas taxas são mais elevadas no porto de Portimão do que nos portos de Leixões, Lisboa, Madeira e Açores (com exceção da TUP Navio cobrada no porto de Açores nos porta-contentores de maior dimensão). As taxas de pilotagem no porto de Portimão são mais elevadas do que nos de Leixões e da Madeira e menos elevadas do que no porto de Lisboa e dos Açores (com exceção, neste último, dos navios de menor dimensão). As taxas de reboque no porto de Portimão são mais elevadas do que nos portos da Madeira, dos Açores, de Leixões e de Lisboa (nestes dois últimos, com exceção dos navios de menor dimensão). Por fim, as taxas associadas aos passageiros são mais baixas no porto de Portimão do que nos restantes portos nacionais, com exceção do porto de Lisboa.

As taxas cobradas no porto de Faro foram comparadas com as dos portos de Sines, Leixões, Lisboa, Aveiro e Setúbal. A TUP Navio cobrada no porto de Faro é mais baixa do que a cobrada nos portos de Sines e Aveiro, mas mais elevada do que a cobrada nos restantes portos, com exceção dos navios de maior dimensão. De uma forma global, as taxas de reboque e de pilotagem são mais baixas no porto de Faro do que nos restantes portos nacionais, ocorrendo o inverso com as taxas de amarração.

Quanto à comparação das taxas praticadas nos portos do Algarve com as cobradas nos portos de Cádiz e Huelva, podemos concluir, de uma forma genérica, que a TUP Navio e a taxa de reboque são mais baixas nos portos do Algarve do que nos portos espanhóis, acontecendo o oposto para as taxas de pilotagem e amarração.

No âmbito do processo de consulta às entidades interessadas, as mesmas foram consultadas em dois momentos, num primeiro momento relativamente ao RT em vigor, e num segundo momento relativamente à proposta de regulamento de tarifas para 2023, não tendo sido recebido nenhum contributo.

5. CONCLUSÕES

No seguimento do exposto, a AMT aprova as propostas de revisão do regulamento de tarifas para 2023 do porto de Sines e dos portos do Algarve (Faro e Portimão), apresentadas pela APS.

Em sede do processo de análise das propostas de revisão do regulamento de tarifas para o porto de Sines, a AMT estará atenta à verificação dos pressupostos que a APS apresentar para justificar a atualização do regulamento de tarifas com vista a alcançar uma progressiva harmonização entre o custo das diversas operações e os respetivos valores de faturação considerados no tarifário.

Lisboa, 07 de dezembro de 2022