

PARECER N.º 04/AMT/2022

[versão não confidencial]

Assunto: PROPOSTA DE REVISÃO DO REGULAMENTO DE TARIFAS PARA 2022 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 *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 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 2022.

Estas propostas tiveram em linha de conta, por um lado, a atual conjuntura económica ainda condicionada pela incerteza provocada pelas consequências da pandemia do vírus SARS-Cov-2 (COVID-19), 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 a Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030, aprovada 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. A19 - Portos, Transportes Marítimos e Logística). De acordo com o definido no âmbito desta área de intervenção prioritária (A19),

“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 na ordem jurídica interna pelo Decreto-Lei n.º 9/2022, de 11 de janeiro.

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

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

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 imediatamente perceptível, 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

Os portos comerciais têm um papel fundamental no desenvolvimento da economia, quer numa perspetiva regional, delimitada pelas respetivas áreas de influência, o seu *hinterland*, quer numa perspetiva nacional. O desenvolvimento da própria atividade económica, incluindo nos mercados internacionais, define um contexto, a nível setorial e a nível macro, cuja evolução é avaliada e

objeto de projeções, criando expectativas aos agentes económicos, em função das quais estes definem os seus planos e programas de ação.

Neste ponto efetua-se uma breve análise da conjuntura macroeconómica, bem como do comportamento do sistema portuário do Continente, em termos de movimentação de carga observada recentemente e eventuais tendências de evolução, que constituirá o suporte para a análise das propostas de revisão dos regulamentos de tarifas para 2022, sublinhando-se, desde já, o ainda elevado grau de incerteza, majorado pela crise pandémica, e cujo impacto a curto e médio prazos é ainda difícil de estimar.

2.1. Breve caracterização da conjuntura macroeconómica

Como primeiro indicador para caracterizar a conjuntura macroeconómica refere-se o produto interno bruto (PIB) que, segundo o Boletim Económico de junho do Banco de Portugal (BdP), em 2020, registou uma quebra de -7,6% por efeito do abrandamento da atividade, originado pelas medidas de combate à pandemia do vírus SARS-CoV-2 (COVID-19), e que constituiu a quebra mais expressiva registada no corrente milénio, tendo excedido a ocorrida em 2012, quando Portugal teve de obter apoio internacional. Sublinha-se que o Instituto Nacional de Estatística (INE) veio recentemente rever em baixa o nível de contração da economia portuguesa, fixando uma queda real de -8,4%.

Para o ano em curso, o BdP estima uma recuperação parcial que se traduzirá num crescimento de +4,8% face ao nível de 2020, sendo que apenas em 2022 se ultrapassará o nível anterior à pandemia em 2,3 pontos percentuais após registo previsível de um crescimento de +5,6%, pressupondo *‘o controlo da pandemia, incluindo avanços na vacinação, e a manutenção dos apoios das políticas económicas, que mitigam os efeitos permanentes da crise na capacidade produtiva’*.

As previsões da OCDE, numa atualização de maio último, apontam para um crescimento de PIB português menos expressivo do que as previsões do BdP, sendo de +3,7% no corrente ano de 2021, acelerando para +4,9% em 2022. No entanto, estas projeções constituem uma melhoria relativamente às anteriores, o que reflete confiança da organização na capacidade de Portugal sair da crise resultante da pandemia de COVID-19.

A nível mundial, relevante para a economia nacional em geral, dada a sua elevada abertura ao exterior, e atividade portuária em particular, a OCDE prevê um crescimento do PIB de +5,8% em

2021 e de +4,4% em 2022, sendo que para zona euro estes indicadores assumem, respetivamente, os valores de +4,3% e de +4,4%.

Em todos os cenários é previsível que, em 2022, se verifique uma completa recuperação e superação dos níveis do PIB verificados em 2019.

Dado que o transporte marítimo depende de forma bastante significativa do comércio internacional, assinala-se que o BdP, no documento anteriormente indicado, refere que as exportações e as importações sofreram, em 2020, quebras respetivas de -18,6% e de -12%, estimando um crescimento de +14,5% em 2021 e de +13,1% em 2022 no que respeita às exportações e de, respetivamente, +13,25 e de +10,6% para as importações, criando a expectativa de se ultrapassarem em 2022 os valores de 2019, ano anterior ao do início da pandemia, em +5,4% nas exportações e de +10,2% nas importações.

Também com alguma relevância no que respeita à associação com a atividade de transporte, em particular o marítimo, sublinha-se a expectativa de que o indicador 'formação bruta de capital fixo' venha a recuperar a quebra de -1,9% registada em 2020, com o crescimento de +7,6% em 2021 e de +8,2% em 2022, logrando neste ano ultrapassar em +14,2% o nível observado em 2019.

Mais diretamente relacionado com a revisão das tarifas, constituindo seu elemento referencial, está o índice harmonizado de preços no consumidor (IHPC) que, após ter recuado -0,1 pontos percentuais em 2020, o BdP estima um crescimento de +0,7% para o corrente ano e de +0,9% para 2022.

2.2. Do sistema portuário do Continente

Atividade portuária

Por efeito das medidas de combate à crise pandémica de COVID-19, que teve início em meados de março de 2020, verificou-se um significativo abrandamento generalizado das economias mundiais, que implicou uma retração na mobilidade de pessoas e bens, em geral, e na atividade portuária de movimentação de carga, em particular.

No entanto, importa sublinhar que a diminuição no volume de carga movimentada no Ecosistema Portuário do Continente, durante o ano de 2020, que globalmente viria a traduzir-se em -6%, não teve a pandemia como única origem. Com efeito, por razões de sustentabilidade, ambiental e económica, foi desencadeada uma progressiva redução do nível de atividade nas centrais termoelétricas de Sines (da EDP) e do Pego (da Tejo Energia), alimentadas a carvão mineral, e cujas emissões de CO₂ eram fortemente penalizadoras para as empresas, e a sua substituição,

privilegiadamente por fontes renováveis, mas subsistindo as centrais alimentadas a gás natural e de cogeração. Estas medidas levaram à cessação da importação de carvão, cujo desembarque se processava no porto de Sines, e que, em 2020, se traduziu numa diminuição de quase três milhões de toneladas comparativamente a 2019, e de cerca de cinco milhões de toneladas se comparada a um ano de atividade normal daquelas centrais.

Por outro lado, no período inicial de vigência das medidas de combate à pandemia de COVID-19, principalmente nos dois primeiros meses, abril e maio de 2020, verificou-se uma forte redução no consumo de combustíveis, que levou à suspensão e redução da atividade das refinarias de Sines e de Matosinhos, por incapacidade de armazenamento, tendo a Galp, na retoma progressiva dessa atividade, decidido desativar a refinaria de Leixões e concentrar toda a refinação em Sines.

Estas duas relevantes modificações na estrutura da indústria nacional, dada a sua natureza irreversível, vão condicionar significativamente a atividade de movimentação de carga dos portos de Sines e de Leixões, durante um lapso de tempo razoável, pois o volume médio de Petróleo Bruto movimentado ultrapassava 4 milhões de toneladas num ano de atividade normal, sendo que também os Produtos Petrolíferos sofrerão um decréscimo que poderá rondar um milhão de toneladas.

Atentas estas circunstâncias, de uma forma geral, a atividade portuária de movimentação de carga vai seguindo uma trajetória de recuperação dos níveis pré-pandemia, sendo que há casos onde esses níveis foram já ultrapassados, mantendo-se a expectativa de que assim continue, atento também o contexto macroeconómico referido que reflete as condições suscetíveis de proporcionarem a criação de um ambiente favorável à manutenção daquele comportamento.

Considerando, assim, um cenário razoavelmente otimista, de retoma da economia, nacional, comunitária e mundial, que induzirá, naturalmente, uma recuperação da atividade portuária, mas sem esquecer, no entanto, a significativa variabilidade da atividade portuária, apresenta-se o resultado da avaliação da evolução da atividade portuária, quer em termos de movimentação de carga e de contentores, quer em termos do movimento de navios².

O quadro seguinte sintetiza o resumo da evolução do volume de carga movimentada pelo conjunto dos portos comerciais, embarcada e desembarcada, em valores reais de 2017 a 2020, bem como

² A estimativa da atividade portuária para 2021 consiste na extrapolação linear para o final do ano dos dados acumulados a julho, ajustada, eventual e pontualmente, por consideração de especificidades do mercado. Na previsão para 2022 foram considerados os dados históricos relativos ao período entre 2013 e 2021, atentas, também, algumas particularidades relevantes do comportamento dos mercados portuários. Estas observações estendem-se a todo o documento.

a estimativa para 2021, que aponta para um crescimento de +6,4% face a 2020 e atingindo o volume de 2019, e a previsão para 2022 que aponta no sentido de que

EVOLUÇÃO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA - CARGA MOVIMENTADA (10³ ton)

Operação	2017	2018	2019	2020	2021 (E)	2022 (P)
Embarque	39 070.7	37 228.7	34 674.9	34 486.5	37 408.9	40 144.4
	Δ%	-1.5%	-4.7%	-6.9%	-0.5%	+8.5%
Desembarque	56 849.0	55 451.5	52 398.0	47 378.0	49 502.6	52 192.6
	Δ%	+4.9%	-2.5%	-5.5%	-9.6%	+4.5%
Total Geral	95 919.7	92 680.2	87 072.9	81 864.5	86 911.5	92 337.0
	Δ%	+2.2%	-3.4%	-6.1%	-6.0%	+6.2%

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

venha a verificar-se novo acréscimo face ao ano corrente, mas ficando ainda aquém em -3,7% do nível máximo, observado em 2017.

O movimento de contentores observado até julho e extrapolado linearmente para todo o ano 2021 aponta no sentido de se ultrapassar a barreira dos três milhões de TEU, atingindo um total de 3,1 milhões de TEU, que traduz um acréscimo de +10,7% face ao volume registado em 2020, logrando, naturalmente, estabelecer um novo recorde, superior ao anterior máximo, de 2,99 milhões de TEU registados em 2018, em +3,3%.

Este comportamento assenta principalmente no desempenho do porto de Sines, que retomou a trajetória de crescimento que havia perdido precisamente em 2019, na sequência da prorrogação do contrato de concessão com a PSA Sines, associado à realização de significativos investimentos de expansão, quer em termos de área operacional, quer em termos de capacidade de receção de navios com maior dimensão, e que se estão a tornar rapidamente no novo paradigma do *shipping* internacional neste mercado.

Mas também o porto de Lisboa, após normalização do clima laboral, até há pouco tempo marcado por forte perturbação na sequência de sucessivos pré-avisos de greve dos trabalhadores portuários, aparenta consolidar um ciclo de recuperação da atividade que evolui no sentido de concretizar um acréscimo de quase +20% no ano em curso, e que se admite manter-se em 2020, embora com algum abrandamento. Também Setúbal apresenta um notável desempenho, e Leixões mostra indícios de uma evolução francamente positiva.

Posto isto, é assumível a manutenção da curva de crescimento para 2022, embora com reflexo de relativo abrandamento, mas ainda assim a observar um acréscimo de +3,3% face a 2021.

EVOLUÇÃO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA - MOVIMENTO DE CONTENTORES (10³ TEU)

Operação	2017	2018	2019	2020	2021 (E)	2022 (P)
Embarque	1 483.4	1 487.6	1 367.5	1 392.1	1 544.8	1 596.8
	Δ%	+8.3%	+0.3%	-8.1%	+1.8%	+11.0%
Desembarque	1 491.2	1 503.3	1 360.1	1 407.8	1 555.6	1 605.0
	Δ%	+8.5%	+0.8%	-9.5%	+3.5%	+10.5%
Total Geral	2 974.6	2 990.9	2 727.6	2 799.8	3 100.4	3 201.8
	Δ%	+8.4%	+0.5%	-8.8%	+2.6%	+10.7%

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

No que concerne ao movimento de navios, é expectável que o número de escalas a verificar no ano corrente seja superior à extrapolação simples dos primeiros sete meses, dada a retoma do tráfego dos navios de cruzeiro no segundo semestre. Esta induzirá um acréscimo mais do que proporcional nos portos de Leixões, Lisboa e Portimão.

Assim, estima-se que o movimento de navios, a observar no corrente ano de 2021, reflita globalmente um acréscimo de +3,3% no número de escalas, sendo que se estima, em contrapartida, um decréscimo no volume de arqueação bruta, que poderá atingir cerca de -4,2%.

Para 2022, atendendo ao comportamento histórico, particularmente ao do período mais recente de quatro anos, bem como à tendência de normalização do tráfego de navios de cruzeiro de passageiros, prevê-se o registo de crescimento, quer do número de escalas, quer do volume de arqueação bruta, que poderá situar-se na casa de +2,8% e de +6,8%, respetivamente, e em comparação com 2021, mantendo-se, no entanto, aquém dos números apurados em 2019, ano anterior ao do início da pandemia de COVID-19, em -6% no número de escalas e em -15,8% no volume de arqueação bruta.

EVOLUÇÃO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA - MOVIMENTO DE NAVIOS

Indicador	2017	2018	2019	2020	2021 (E)	2022 (P)
Número de Escalas	10 924	10 520	10 643	9 424	9 739	10 008
	Δ%	+1.0%	-3.7%	+1.2%	-11.5%	+3.3%
Arqueação Bruta	207 256.4	204 984.6	204 130.5	167 972.9	160 910.5	171 913.0
	Δ%	+3.4%	-1.1%	-0.4%	-17.7%	-4.2%

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

Como consideração final, salienta-se que, para o ano 2022, ano de aplicação dos regulamentos de tarifas cuja revisão por parte das respetivas administrações portuárias está em apreciação, se prevê um clima favorável ao crescimento da atividade portuária, induzindo a melhoria da estrutura

económica dessas entidades, sem prejuízo das especificidades de algumas, que poderão ter comportamentos distintos.

Situação económica global das administrações portuárias

Por efeito do abrandamento da economia e, conseqüentemente, do transporte marítimo em particular, o volume de rendimentos das administrações portuárias sofreu uma diminuição de cerca de -6,6% em 2020, face a 2019, que, por sua vez, havia já recuado -1,4% comparativamente ao ano anterior.

As estimativas das administrações portuárias, apresentadas no contexto das propostas de revisão dos respetivos regulamentos de tarifas, apontam, globalmente, no sentido de se verificar, no corrente ano de 2021, uma ligeira recuperação do volume de rendimentos (incluindo vendas, prestação de serviços e subsídios à exploração), traduzida num acréscimo de +1,6% face a 2020 (permanecendo, ainda, a -5,1% do volume apurado em 2019), enquanto a rubrica de 'outros rendimentos' regista um diminuição de -12,7%.

Unidade: 10³ EUR

Rubricas	2019	2020	2021	2022	% 2022	Δ% '22/'21
RENDIMENTOS						
Vendas e serviços prestados	159 322.4	145 358.6	149 836.6	154 346.3	+100.0%	+3.0%
Δ%	-	-8.8%	+3.1%	+3.0%	-	-2.3%
Outros	69 174.1	72 894.2	62 055.4	73 453.4	+47.6%	+18.4%
TOTAL DE RENDIMENTOS	228 496.5	218 252.8	211 891.9	227 799.7	+147.6%	+7.5%
GASTOS						
Fornecimentos e serviços externos	-32 273.6	-29 386.6	-34 583.0	-36 086.9	-23.4%	+4.3%
Gastos com o pessoal	-60 278.8	-61 232.6	-63 409.0	-65 590.1	-42.5%	+3.4%
Outros	-32 719.2	-14 465.5	-22 341.9	-21 910.3	-14.2%	-1.9%
TOTAL DE GASTOS	-125 271.6	-105 084.6	-120 333.9	-123 587.2	-80.1%	+2.7%
EBITDA	103 224.9	113 168.2	91 558.0	104 212.5	+67.5%	+13.8%
Amortizações / ...	-74 978.9	-73 255.3	-73 034.7	-75 294.8	-48.8%	+3.1%
Imparidades / ...	42 397.9	-6 345.0	11 403.9	-1 612.6	-1.0%	-114.1%
EBIT	70 643.9	33 567.9	29 927.2	27 305.1	+17.7%	-8.8%
Juros e rendimentos / Juros e gastos / ...	-1 623.7	-1 157.3	-1 151.3	-986.0	-0.6%	-14.4%
Resultado antes de impostos	69 020.2	32 410.6	28 775.9	26 319.1	+17.1%	-8.5%
Imposto sobre o rendimento do período	-4 340.4	-4 310.9	-2 271.3	-3 599.1	-2.3%	+58.5%
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	64 679.9	28 099.7	26 504.6	22 720.1	+14.7%	-14.3%
% sobre TOTAL DE RENDIMENTOS	+28.3%	+12.9%	+12.5%	+10.0%	-	-

Dada a maior rigidez da esfera dos gastos operacionais, tratando-se maioritariamente de custos fixos, as AP estimam que o respetivo volume evolua em 2021 no sentido de um acréscimo de +8,3% face a 2020, o que, equacionando também as rubricas de gastos não relacionadas diretamente com a atividade operacional (amortizações, imparidades, ...), conduz a uma quebra dos resultados líquidos de 2021 na ordem de -1,6 milhões de euros, para um total de 26,5 milhões de euros, o que representa uma diminuição de -5,6% face ao verificado em 2020, mas que conta

com o registo de ganhos de 11,4 milhões relativos a 'imparidades de investimentos'. A taxa de rentabilidade do volume de negócios mantém-se num nível próximo do verificado em 2020, na casa de +12,5% (-0,4 pontos percentuais), significativamente mais baixa do que a apurada em 2019 (28,3%), mas que desceria para +7,1% sem o registo das referidas imparidades.

Para o ano 2022, as administrações portuárias preveem a manutenção do crescimento da atividade portuária, que determinará, naturalmente, o crescimento do volume de negócios, que poderá traduzir-se por um acréscimo de +2,8% no conjunto das rubricas de vendas, prestações de serviços e subsídios à exploração, e de +19,4% na rubrica de outros rendimentos. O volume de gastos operacionais, por efeito conjugado do acréscimo de atividade e do crescimento do IHPC, denotará um agravamento previsto de +4%, ligeiramente atenuado pelo registo de uma diminuição de -1,4% na rubrica de 'outros gastos'.

Os resultados do exercício de 2022 ascenderão a 22,7 milhões de euros, e conferirão uma taxa de rentabilidade ao volume de negócios de cerca de +10%.

Importa salientar que os serviços prestados pelas administrações portuárias no âmbito dos regulamentos de tarifas são responsáveis, em termos globais, por apenas cerca de 28,2% do total dos rendimentos, sendo que a área de negócio que detém a quota mais significativa dos rendimentos é a das concessões portuárias de movimentação de carga, prevendo-se que se cifre em 41% no ano de 2022.

Áreas de Negócio	2019	2020	2021	2022	%	Δ% 20/19	Δ% 21/20	Δ% 22/21
Regulamento Geral de Tarifas	62 274.9	53 410.8	55 027.8	57 077.5	28.2%	-14.2%	+3.0%	+3.7%
Regulamento de Tarifas Específicas	17 823.9	17 616.4	18 393.0	19 636.8	9.7%	-1.2%	+4.4%	+6.8%
Concessões Movimento de Carga	85 470.3	83 797.4	83 399.5	82 959.1	41.0%	-2.0%	-0.5%	-0.5%
Concessões Náutica de Recreio	855.2	938.5	772.7	745.2	0.4%	+9.7%	-17.7%	-3.6%
Concessões Pesca	1 272.3	1 194.7	1 158.7	1 190.9	0.6%	-6.1%	-3.0%	+2.8%
Outras Concessões	5 742.8	5 280.8	7 919.0	7 453.5	3.7%	-8.0%	+50.0%	-5.9%
Outras áreas de negócio	31 656.8	28 757.1	29 120.2	33 149.3	16.4%	-9.2%	+1.3%	+13.8%
Total	205 096.3	190 995.8	195 791.0	202 212.2	100.0%	-6.9%	+2.5%	+3.3%

Em posição de destaque surgem os serviços e fornecimentos integrados em regulamentos de tarifas específicas, definidos autonomamente pelas administrações portuárias, e que, também em 2021, representaram 9,3% dos rendimentos. As concessões de pesca e de náutica de recreio assumem um peso relativo pouco significativo, de 0,8% no seu conjunto, enquanto que 'outras concessões' e 'outras áreas de negócio' representam respetivamente cerca de 4,1% e de 14,6%.

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 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 revisão do regulamento de tarifas para 2022 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 tarifas, na medida em que a informação disponibilizada o permitir.

3.1. Da atividade portuária

Porto de Sines

Após registo de diminuições no volume de carga movimentada em três anos consecutivos, de 2017 a 2019, em resultado de algum abrandamento no tráfego de *transshipment* (com maior intensidade em 2019), bem como nas importações de Carvão e de Petróleo Bruto, o porto de Sines regista um ligeiro acréscimo de +0,9% em 2020, não obstante a contração da economia por efeito das medidas de combate à crise pandémica de COVID-19. Sublinha-se, contudo, o facto de a comparação se efetuar com um ano já marcado pela quebra de cerca de 2,5 milhões de toneladas de Carvão, permanecendo longe dos valores observados em 2016 e 2017.

Carga Movimentada no porto de SINES
(10³ Ton)

Operação	2019	2020	2021 (E)	2022 (P)
Embarque	15 709.3	17 792.7	20 594.5	21 986.2
Δ%	-15.3%	+13.3%	+15.7%	+6.8%
Desembarque	26 074.9	24 364.2	27 305.3	28 545.1
Δ%	-11.1%	-6.6%	+12.1%	+4.5%
Total	41 784.2	42 156.9	47 899.8	50 531.3
Δ%	-12.7%	+0.9%	+13.6%	+5.5%

O comportamento evidenciado nos primeiros sete meses de 2021 aponta no sentido de se verificar um acréscimo face 2020, que poderá ascender a +13,6% (ainda a -6,4% do seu valor máximo observado em 2016), muito por efeito, por um lado, da progressiva retoma do tráfego de *transhipment* ocorrido após prorrogação do contrato de concessão do Terminal XXI à PSA Sines, e inerente investimento de expansão, quer em termos de capacidade, quer em termos da dimensão dos navios que poderão acostar, e por outro lado, do acréscimo da importação de Petróleo Bruto, dado ter-se efetuado a concentração da atividade de refinação em Sines. O significativo crescimento destas tipologias de carga compensa, assim, a quebra de movimentação de Carvão, por cessação da respetiva importação, na sequência da desativação das centrais termoelétricas de Sines e do Pego, por razões de sustentabilidade económica e ambiental.

No pressuposto de manutenção do atual cenário, é expectável que, em 2022, se processe a movimentação de um volume de carga superior ao de 2021, embora com uma intensidade mais moderada, que poderá atingir +5,5%, excedendo o registado em 2019 em +20,9% e ficando a -1,3% do volume de 2016.

Movimento de Contentores no porto de SINES
(10³ TEU)

Operação	2019	2020	2021 (E)	2022 (P)
Embarque	726.2	810.0	917.7	937.5
Δ%	-18.1%	+11.5%	+13.3%	+2.2%
Desembarque	697.0	801.9	904.4	929.8
Δ%	-19.3%	+15.1%	+12.8%	+2.8%
Total	1 423.2	1 612.0	1 822.1	1 867.3
Δ%	-18.7%	+13.3%	+13.0%	+2.5%

No tráfego de contentores, estima-se que, pelas razões já referidas, o corrente ano feche com um acréscimo de +13%, prevendo-se que evolua favoravelmente em 2022 e que possa ainda registar um crescimento de +2,5%, resultante dos parciais +2,2% para os embarques e de +2,8% para os desembarques, numa agregação dos tráfegos de *transhipment* e com o *hinterland*.

O movimento de navios reflete tendencialmente uma redução do número de escalas e um aumento da dimensão média dos navios, embora com oscilações anuais. Após registos negativos em 2017 e 2018, no ano de 2019 o porto de Sines vê aumentar o número de escalas em 2019, reduzindo -5,9% em 2020 e estimando para 2021, com base no comportamento dos primeiros sete meses, nova redução, embora ligeira, de -0,6%. O volume de arqueação bruta observou um acréscimo em 2020, contrariando o número de escalas, mas a estimativa para o corrente ano aponta para um recuo de -5,3%.

Movimento de Navios no porto de SINES

Indicador	2019	2020	2021 (E)	2022 (P)
Número de Escalas	2 119	1 995	1 983	1 994
Δ%	+0.6%	-5.9%	-0.6%	+0.5%
Arqueação Bruta (10 ³)	85 517.9	88 981.2	84 267.6	85 113.0
Δ%	-2.4%	+4.0%	-5.3%	+1.0%

O comportamento histórico permite esperar para 2022 um crescimento, quer do número de escalas, quer do volume de arqueação bruta, respetivamente, em +0,5% e em +1%.

Face ao exposto, é expectável que as condições de desenvolvimento da atividade portuária em 2022, ano de aplicação do tarifário em apreciação, proporcionem a recuperação parcial da situação económica do porto de Sines que, nomeadamente por efeito da retração da economia provocada pela pandemia de COVID-19 e pela perda do significativo tráfego de carvão para as centrais termoelétricas, observou um significativo depauperamento da estrutura de rendimentos.

Portos de Faro e Portimão

A atividade portuária de movimentação de carga dos portos de Faro e Portimão é meramente residual e irregular, sendo que Faro depende praticamente da atividade do Centro de Produção de Loulé da Cimpor, enquanto em Portimão a carga movimentada se tem limitado à que decorre da linha regular *ro-pax* para o Funchal.

Assim, verifica-se que o comportamento do porto de Faro revela forte irregularidade, a que não é alheio o facto de a Cimpor ter atravessado um período de relativa instabilidade, sendo que, após aquisição da totalidade do seu capital pelo fundo turco OYAK em Portugal, deu alguns indícios de revitalização, ter registado em 2020 o volume mais elevado dos últimos anos. No entanto, a

Carga Movimentada nos portos de FARO E PORTIMÃO
(10³ Ton)

Operação	2019	2020	2021 (E)	2022 (P)
Embarque	112.1	180.9	53.1	117.3
Δ%	-23.4%	+61.4%	-70.7%	+121.0%
Desembarque	0.2	0.0	0.0	0.0
Δ%	+36.1%	-100.0%	-	-
Total	112.3	180.9	53.1	117.3
Δ%	-23.3%	+61.1%	-70.7%	+121.0%

observação do volume de carga expedida no período dos primeiros sete meses de 2021 aparenta indiciar novo abrandamento, com a projeção dessa atividade a apontar para uma quebra de -70,7%.

No que se refere ao porto de Portimão, sublinha-se que o contrato de serviço regular da linha *ferry* cessou no final de 2019, após dois anos de vigência, por rescisão unilateral por parte do armador, Empresa de Navegação Madeirense, sendo que desde então não registou movimento de carga.

Neste cenário, a previsão de movimentação de carga para 2022 apresenta uma fraca base de apoio, mas, atendendo, à forte variabilidade e num cenário de algum otimismo, pode admitir-se o registo de um volume superior a mais do dobro do estimado para 2021, e na casa da média dos últimos anos.

No tocante ao movimento de navios, observa-se uma natural irregularidade, quer no número de escalas, quer no volume de arqueação bruta, com registos negativos em 2019 e 2020 em ambos

Movimento de Navios nos portos de FARO E PORTIMÃO

Indicador	2019	2020	2021 (E)	2022 (P)
Número de Escalas	107	53	32	84
Δ%	-25.2%	-50.5%	-39.4%	+160.7%
Arqueação Bruta (10 ³)	1 387.3	146.3	247.6	945.5
Δ%	-25.9%	-89.5%	+69.3%	+281.8%

os indicadores, sendo que se estima para 2021 uma redução do número de escalas em -39,4% e um aumento de +69,3% no volume de arqueação bruta, seguramente devido ao aumento do número de escalas de navios de cruzeiro de passageiros, cuja retoma se iniciou

em maio.

A presunção de que o tráfego de navios de cruzeiro de passageiros se mantenha em 2022 e que a atividade exportadora da Cimpor, da sua produção de Loulé, mostre indícios de crescimento, em sintonia com o forte investimento anunciado recentemente para as três unidades de produção, torna previsível o registo de um aumento muito significativo do número de escalas e do volume de arqueação bruta, não obstante a reduzida dimensão que qualquer dos indicadores traduz.

Assim, dificilmente se reunirão as condições para que se verifique uma exploração economicamente equilibrada nestes dois portos, que têm um regulamento de tarifas próprio.

3.2. Da situação económica

3.2.1. Global

A APS revela uma estrutura económica global sólida e estável, não obstante o facto de, desde 2016, a sua taxa de rentabilidade dos rendimentos ter vindo a diminuir de +30,3% para +21,7% em 2020.

A evolução até 2019 não pode dissociar-se da conjugação de um conjunto de ocorrências, desde o abrandamento do tráfego de *transshipment* de contentores no Terminal XXI, passando por uma greve dos trabalhadores portuários e por uma perturbação na atividade provocada por um derrame de hidrocarbonetos durante uma operação de reabastecimento de um navio, tudo num contexto de forte retração na importação de carvão para alimentar as centrais termoelétricas de Sines e do Pego, em processo de diminuição da geração de eletricidade, com vista à total desativação.

O ano de 2020, com o *transshipment* sem dar sinais de recuperação e a redução da importação de carvão a assumir uma proporção crescente, veio ainda a ser marcado pela retração da economia na sequência das medidas de combate à crise pandémica de COVID-19. No final de 2020 verificou-se uma revitalização do tráfego de *transshipment* após acordo de prorrogação do contrato

de concessão do Terminal XXI com a PSA Sines e aprovação de um investimento de expansão do terminal e de aumento da capacidade de movimentação de contentores.

Em 2021 verificou-se, por um lado, a desativação das centrais termoelétricas, o que induziu a manutenção da atividade ao seu nível mais baixo, mas por outro, um aumento da importação de petróleo bruto, na sequência da decisão da Galp de encerrar a refinaria de Matosinhos e de concentrar a atividade de refinação em Sines, que induziu um aumento na movimentação de produtos petrolíferos, que permitiu compensar a quebra provocada pela cessação da importação do carvão.

Neste contexto, a APS estima, comparativamente aos anos anteriores, um aumento no volume de rendimentos de +1,6% em 2021 e prevê novo acréscimo em 2022, que pode ascender a +13,4%, prevendo, no entanto, o registo de um recuo no volume das vendas e serviços prestados, para o conjunto dos portos de Sines e do Algarve, de -2,2%, sendo de salientar a absoluta predominância do porto de Sines, dado que o conjunto dos portos de Faro e Portimão representam

Vendas e serviços prestados	Unidade: 10 ³ Euro					
	2019 (R)	2020 (R)	2021 (E)	2022 (P)	%	Δ% '22/'21
Sines	44 938.5	43 473.4	44 715.0	43 705.0	+97.8%	-2.3%
Faro e Portimão	1 303.7	991.8	976.0	976.0	+2.2%	-
Total	46 242.2	44 465.2	45 691.0	44 681.0	+100.0%	-2.2%

apenas 2,2% do total das vendas e serviços prestados da administração portuária, correspondente a cerca de um milhão de euros, contra os 43,7 milhões de euros para Sines.

Reportando-nos à evolução da situação económica traduzida pelos indicadores que integram a demonstração de resultados, que se apresentam resumidos no quadro seguinte e com maior detalhe no quadro anexo, constata-se que, em 2021, o referido crescimento dos rendimentos é contrariado pelo comportamento dos gastos que regista um acréscimo de +3,1%, superior ao dos rendimentos em +1,5 pontos percentuais, o que vem determinar um recuo de -3,3 pontos percentuais na taxa de rentabilidade, para 18,4%.

A previsão de aumento do volume de rendimentos para 2022 poderia indiciar uma evolução positiva da situação económica, sendo que, no entanto, a previsão do registo de um valor negativo na rubrica de imparidade de investimentos depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões) relativa aos portos de Faro e Portimão, cifrado em -13,96 milhões de euros, vem impedir esse comportamento, fixando os resultados líquidos do exercício em 6,49 milhões de euros, refletindo novo recuo de -8,1 pontos percentuais na taxa de rentabilidade, que se fixa em +10,3%.

APS Unidade: 10³ EUR

Rubricas	2019	2020	2021	2022	% 2022	Δ% '22/'21
RENDIMENTOS						
Vendas e serviços prestados	46 242.2	44 465.2	45 691.0	44 681.0	+100.0%	-2.2%
Δ%	-	-3.8%	+2.8%	-2.2%	-	-180.2%
Outros	13 271.7	10 400.2	10 051.0	18 504.0	+41.4%	+84.1%
TOTAL DE RENDIMENTOS	59 513.9	54 865.3	55 742.0	63 185.0	+141.4%	+13.4%
GASTOS						
Fornecimentos e serviços externos	-5 065.5	-4 325.2	-4 970.0	-4 924.0	-11.0%	-0.9%
Gastos com o pessoal	-10 821.3	-10 984.8	-12 020.0	-12 620.0	-28.2%	+5.0%
Outros	-4 750.9	-6 346.3	-5 328.0	-5 688.0	-12.7%	+6.8%
TOTAL DE GASTOS	-20 637.8	-21 656.3	-22 318.0	-23 232.0	-52.0%	+4.1%
EBITDA	38 876.1	33 209.1	33 424.0	39 953.0	+89.4%	+19.5%
Amortizações / ...	-19 781.2	-17 808.4	-17 365.0	-18 465.0	-41.3%	+6.3%
Imparidades / ...	1 023.6	772.2	-816.0	-13 960.0	-31.2%	s/s
EBIT	20 118.4	16 172.9	15 243.0	7 528.0	+16.8%	-50.6%
Juros e rendimentos / Juros e gastos / ...	2.9	5.2	1.0	1.0	+0.0%	-
Resultado antes de impostos	20 121.3	16 178.1	15 244.0	7 529.0	+16.9%	-50.6%
Imposto sobre o rendimento do período	-5 251.1	-4 264.5	-4 973.0	-1 038.0	-2.3%	-79.1%
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	14 870.2	11 913.6	10 271.0	6 491.0	+14.5%	-36.8%
% sobre TOTAL DE RENDIMENTOS	+25.0%	+21.7%	+18.4%	+10.3%	-	-

Na vertente dos gastos operacionais, a leitura do quadro reflete o registo de acréscimos sucessivos na evolução de 2019 até 2022, mormente por efeito da rubrica de gastos com pessoal e outros gastos, com variações médias anuais respetivas de +5,7% e de +3,3%, sendo que os fornecimentos e serviços externos mantêm relativa estabilidade, com variações alternadas de aumentos e diminuições, refletindo um comportamento médio anual de +0,5%.

De forma muito sucinta, no quadro seguinte apresentam-se os valores de algumas rubricas agregadas para 2022, separadamente para o porto de Sines e para os portos de Faro e Portimão, salientando que o primeiro representa 85% do total de rendimentos, 91% do total dos gastos e 90% do total de depreciações e amortizações.

Rubricas	Sines	Faro e Portimão	Total	% Sines / Total
Total de Rendimentos	53 876.0	9 309.0	63 185.0	85%
Total de Gastos	(21 185.0)	(2 047.0)	(23 232.0)	91%
EBITDA	32 691.0	7 262.0	39 953.0	82%
Depreciações e amortizações	(16 619.0)	(1 846.0)	(18 465.0)	90%
Imparidades ...	-	(13 960.0)	(13 960.0)	0%
EBIT	16 072.0	(8 544.0)	7 528.0	213%

3.2.2. Estrutura económica por áreas de negócio

Considerando as várias assimetrias existentes entre o porto de Sines e os portos do Algarve, das quais se destaca a diversidade dos modelos de gestão, 'landlord port' o primeiro e 'tool port' os segundos, a APS aplica regulamentos de tarifas distintos, que justificam abordagens e enquadramentos também distintos.

Importa, no entanto, realçar que o regulamento de tarifas em apreciação apenas respeita a uma parte das diversas áreas de negócio da APS, pelo que neste ponto vamos avaliar o peso que os rendimentos dele provenientes tem no volume total de negócios.

Porto de Sines

Tendo por base as previsões que a APS apresenta para o desenvolvimento da atividade no ano de 2022, atendendo naturalmente ao facto de a concessão do Terminal Multiusos, cujo objeto principal era a movimentação de carvão para as centrais termoelétricas ter, entretanto, terminado e sido lançado concurso internacional para a formalização de novo contrato, apresenta-se no quadro seguinte a estrutura dos rendimentos para as diversas áreas de negócio.

No volume total de negócios de 43,7 milhões de euros em 2022, inferior em -2,3% ao estimado para 2021, a área de negócio correspondente à aplicação do regulamento de tarifas representa uma quota maioritária de 42,8%, após crescer +1,5%, seguida das concessões para a movimentação de carga, que representam 38,4% após diminuição de -6,7%. Ainda com expressão significativa, embora com menor dimensão, assinala-se o conjunto de serviços e fornecimentos integrados no regulamento de tarifas específicas, que representa 9,7%, e ainda as outras concessões, distintas da pesca e da náutica de recreio, que assumem uma quota de 8,5% do total dos rendimentos.

Equacionando os gastos que é necessário suportar no exercício da atividade em cada área de negócio, o resultado aponta para a maior rentabilidade nas concessões de movimentação de carga, que libertam uma margem bruta de 26,9%, enquanto a do regulamento de tarifas se situa em 22,2%. Salienta-se que o regulamento de tarifas específicas apresenta um resultado de +0,2% o que traduz, em termos globais, um elevado equilíbrio na estrutura económica que lhe está subjacente.

Previsão da Estrutura dos Rendimentos por ÁREA DE NEGÓCIO em 2022

Área de Negócio	Proveitos 2022 (estimativa)	% Proveitos	Δ% Proveitos 2022/ 2021	Rentabilidade Bruta
Regulamento Geral de Tarifas	18 727 000	42.8%	+1.5%	+22.2%
Regulamento de Tarifas Específicas	4 237 000	9.7%	+10.4%	+0.2%
Concessões Movimento de Carga	16 795 000	38.4%	-6.7%	+26.9%
Concessões Pesca	43 000	0.1%	+2.4%	-569.8%
Concessões Náutica de Recreio	20 000	0.0%	-81.7%	-935.0%
Outras Concessões	3 728 000	8.5%	-9.9%	+37.4%
Outras áreas de negócio	155 000	0.4%	+16.5%	+0.9%
Total	43 705 000	100.0%	-2.3%	+22.1%

No quadro seguinte apresenta-se uma síntese da estrutura económica subjacente às principais áreas de negócio, detalhada no quadro apresentado em anexo, sendo de assinalar o facto de, na área relativa ao regulamento de tarifas, os gastos diretos representarem 10,7% do valor dos rendimentos, enquanto os gastos indiretos representam 67,1%.

Unidade: (10³ €)

Rubricas	Regulamento Geral de Tarifas	Tarifas Específicas	Concessões Carga	Outras Concessões	Outras Áreas de Negócio	Total	%
1. Rendimentos	18 727.0 100.0%	4 237.0 100.0%	16 795.0 100.0%	3 791.0 100.0%	155.0 100.0%	43 705.0	+100.0%
2. Gastos Diretos	-2 005.0 -10.7%	-3 361.0 -79.3%	-3 373.0 -20.1%	-821.0 -21.7%	-67.0 -43.2%	-9 627.0	-22.0%
3. Gastos Indiretos	-12 566.0 -67.1%	-866.4 -20.4%	-8 901.0 -53.0%	-2 009.0 -53.0%	-86.6 -55.9%	-24 429.0	-55.9%
4. Gastos Totais (2+3)	-14 571.0 -77.8%	-4 227.4 -99.8%	-12 274.0 -73.1%	-2 830.0 -74.7%	-153.6 -99.1%	-34 056.0	-77.9%
5. Resultados (1-4)	4 156.0	9.6	4 521.0	961.0	1.4	9 649.0	+22.1%
% Rendimentos	+22.2%	+0.2%	+26.9%	+25.3%	+0.9%	+22.1%	

Da leitura do quadro apresentado em anexo, constata-se que, à área relativa ao regulamento de tarifas, são imputados 62,8% do total dos gastos com pessoal (subindo para 90,4% considerando apenas os gastos diretos) e 43,6% dos gastos em fornecimentos e serviços externos (diminuindo para 13,3% nos gastos diretos).

A rubrica de depreciações e de amortizações representa 34,8% na área de negócio relativa ao regulamento de tarifas, subindo para 51,1% na área das concessões para movimentação de carga.

Portos do Algarve (Faro e Portimão)

Nestes portos, constata-se que a maior expressão do volume de rendimentos está associada ao agrupamento de outras áreas de negócio, com uma quota de 38%, sendo que o regulamento de tarifas representa 21,1% e o regulamento de tarifas específicas de 20,5%. Assinala-se o peso relativamente significativo das concessões de náutica de recreio, que representam 19,5%.

Como já referido anteriormente, a atividade portuária desenvolvida nos portos de Faro e Portimão não tem dimensão suficiente para lhes conferir rentabilidade, sendo que em todas as áreas o total de gastos ultrapassa largamente o volume dos rendimentos respetivos.

Previsão da Estrutura dos Rendimentos por ÁREA DE NEGÓCIO em 2022

Área de Negócio	Proveitos 2022 (estimativa)	% Proveitos	Δ% Proveitos 2022/ 2021	Rentabilidade Bruta
Regulamento Geral de Tarifas	206 000	21,1%	+0.0%	-430.7%
Regulamento de Tarifas Específicas	200 000	20,5%	+0.0%	-242.7%
Concessões Náutica de Recreio	190 000	19,5%	+0.0%	-245.3%
Outras Concessões	9 000	0,9%	+0.0%	-266.7%
Outras áreas de negócio	371 000	38,0%	+0.0%	-284.2%
Total	976 000	100,0%	+0,0%	-298,9%

Da leitura dos valores do quadro seguinte constata-se que só os gastos diretos já ultrapassam o valor dos rendimentos, com exceção para o regulamento de tarifas específicas, rubrica na qual estes representam apenas 11,5% do respetivo valor.

Rubricas	Regulamento Geral de Tarifas	Tarifas Específicas	Concessões Carga	Outras Concessões	Outras Áreas de Negócio	Total	%
1. Rendimentos	206.0 100.0%	200.0 100.0%	-	199.0 100.0%	371.0 100.0%	976.0	+100.0%
2. Gastos Diretos	-410.0 -199.0%	-23.0 -11.5%	-	-201.0 -101.0%	-509.0 -137.2%	-1 143.0	-117.1%
3. Gastos Indiretos	-683.3 -331.7%	-662.4 -331.2%	-	-488.0 -245.2%	-916.3 -247.0%	-2 750.0	-281.8%
4. Gastos Totais (2+3)	-1 093.3 -530.7%	-685.4 -342.7%	-	-689.0 -346.2%	-1 425.3 -384.2%	-3 893.0	-398.9%
5. Resultados (1-4)	-887.3	-485.4	-	-490.0	-1 054.3	-2 917.0	-298.9%
% Rendimentos	-430.7%	-242.7%	-	-246.2%	-284.2%	-298.9%	

3.2.3. Estrutura económica por serviço prestado no âmbito do regulamento de tarifas

Os diversos serviços e fornecimentos incluídos no regulamento de tarifas aprestam naturalmente estruturas económicas assimétricas, que são apresentadas a seguir.

Porto de Sines

No quadro seguinte apresenta-se para o porto de Sines a estrutura dos rendimentos para os serviços prestados no âmbito do regulamento de tarifas, que evidencia a quota maioritária absoluta da TUP Navio que ascende a 63,5%, com a Pilotagem a representar 18% do total. Este quadro refere igualmente os Fornecimentos, que representam 18,4% do total dos rendimentos indicados, mas que, em rigor, não deveriam constar, uma vez que integram o regulamento de tarifas específicas.

Como já referido, em termos globais, o regulamento de tarifas apresenta uma margem bruta positiva, que a leitura do presente quadro mostra que não se verifica uniformemente em todos os serviços, apresentando mesmo um valor negativo no serviço de Pilotagem, de -15,5%.

Previsão da Estrutura de Rendimentos dos SERVIÇOS PORTUÁRIOS em 2022

Tipo de Serviço	Proveitos 2022 (estimativa)	% Proveitos	Δ% Proveitos 2022 /2021	Rentabilidade Bruta
TUP Navio	14 590 000	63.5%	+1.1%	+32.9%
Pilotagem	4 137 000	18.0%	+2.8%	-15.5%
Uso de Equipamentos	8 000	0.0%	-	+37.5%
Fornecimentos	4 229 000	18.4%	+10.4%	+0.2%
TOTAL	22 964 000	100.0%	+3.0%	+18.1%

No quadro seguinte apresenta-se uma síntese da estrutura económica dos diversos serviços que constituem o regulamento de tarifas, bem como dos fornecimentos, sendo que se procede a uma apresentação mais detalhada no quadro em anexo.

Da leitura deste, constata-se já que a APS não imputa gastos diretos à TUP Navio, sendo que os indiretos representam 67,1% do total dos rendimentos. Situação distinta verifica-se na Pilotagem onde os gastos diretos representam 48,5%, sendo que, como resulta do quadro em anexo, os gastos com pessoal representam 41,1%. Assinala-se que na TUP Navio os gastos com pessoal (indiretos) representam 54,9% do total dos gastos com pessoal, e os fornecimentos e serviços externos representam 61,7% do total geral desta rubrica.

Unidade: (10³ €)

Rubricas	TUP Navio	Pilotagem	Reboque	Amarração	Outros	Total	%
1. Rendimentos	14 590.0	4 137.0	-	-	4 237.0	22 964.0	+100.0%
	100.0%	100.0%	-	-	100.0%		
2. Gastos Diretos	-	-2 005.0	-	-	-3 361.0	-5 366.0	-23.4%
	-	-48.5%	-	-	-79.3%		
3. Gastos Indiretos	-9 791.0	-2 775.0	-	-	-866.4	-13 432.4	-58.5%
	-67.1%	-67.1%	-	-	-20.4%		
4. Gastos Totais (2+3)	9 791.0	4 780.0	-	-	4 227.4	18 798.4	+81.9%
	67.1%	115.5%	-	-	99.8%		
5. Resultados (1-4)	4 799.0	-643.0	-	-	9.6	4 165.6	+18.1%
% Rendimentos	+32.9%	-15.5%	-	-	+0.2%	+18.1%	

Portos do Algarve (Faro e Portimão)

O quadro seguinte mostra os serviços portuários prestados no âmbito do regulamento de tarifas, desde a TUP Navio até à Armazenagem/Ocupação de espaços, num total previsto de 206 mil euros, e os serviços associados a tarifas específicas (Uso de equipamentos, Fornecimentos e Resíduos), num total de 200 mil euros.

Dos serviços inseridos no perímetro do regulamento de tarifas, a TUP Navio e a Pilotagem apresentam as quotas mais significativas, com valores respetivos de 17,5% e 14%, do valor agregado dos rendimentos do regulamento de tarifas e do regulamento de tarifas específicas.

Previsão da Estrutura de Rendimentos dos SERVIÇOS PORTUÁRIOS em 2022

Tipo de Serviço	Proveitos 2022 (estimativa)	% Proveitos	Δ% Proveitos 2022 /2021	Rentabilidade Bruta
TUP Navio	71 000	17,5%	-	-232,5%
Pilotagem	57 000	14,0%	-	-786,1%
Reboque	38 000	9,4%	-	-392,4%
Amarração/ Desamarração	20 000	4,9%	-	-395,0%
Tráfego de Passageiros	8 000	2,0%	-	-225,0%
Armazenagem/ Ocupação de Espaços	12 000	3,0%	-	-233,3%
Uso de Equipamentos	80 000	19,7%	-	-232,8%
Fornecimentos	117 000	28,8%	-	-249,7%
Resíduos	3 000	0,7%	-	-233,3%
TOTAL	406 000	100,0%	-	-338,1%

Como foi já referido, nos portos de Faro e Portimão, todos estes serviços são deficitários, sendo de salientar o facto de que cada uma das rubricas de gastos com pessoal e depreciações e amortizações (considerando o conjunto de gastos diretos e indiretos) só por si já excede o volume de proveitos, em 222% e 158%, respetivamente, enquanto os fornecimentos e serviços externos representam 56% dos proveitos, conforme resulta da leitura do quadro anexo.

Rubricas	TUP Navio	Pilotagem	Reboque	Amarração	Outros	Total	%
1. Rendimentos	71.0	57.0	38.0	20.0	220.0	406.0	+100.0%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%		
2. Gastos Diretos	-	-316.0	-61.0	-33.0	-23.0	-433.0	-106.7%
	-	-554.4%	-160.5%	-165.0%	-10.5%		
3. Gastos Indiretos	-236.1	-189.1	-126.1	-66.0	-728.4	-1 345.7	-331.5%
	-332.5%	-331.8%	-331.8%	-330.0%	-331.1%		
4. Gastos Totais (2+3)	-236.1	-505.1	-187.1	-99.0	-751.4	-1 778.7	-438.1%
	-332.5%	-886.1%	-492.4%	-495.0%	-341.5%		
5. Resultados (1-4)	-165.1	-448.1	-149.1	-79.0	-531.4	-1 372.7	-338.1%
% Rendimentos	-232.5%	-786.1%	-392.4%	-395.0%	-241.5%	-338.1%	

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

Porto de Sines

De acordo com a APS, “O RTAPS – Porto de Sines 2022 contempla uma revisão global no valor das taxas, tendo sido utilizado o fator genérico de 0,7%, fator correspondente à previsão de inflação do Banco de Portugal para 2021, medida pela projeção do Índice Harmonizado de Preços no Consumidor (IHPC), publicada no Boletim Económico de junho de 2021, procedimento que reflete a aplicação de um coeficiente de atualização anual de preços ou de valores, comumente aceite e empregue pela generalidade dos operadores económicos”. As exceções são as tarifas de utilização de pessoal, estabelecidas no artigo 3.º, que não foram atualizadas, mantendo-se os valores definidos no regulamento de tarifas de 2021.

Além da atualização das tarifas, a APS propõe alterações à estrutura do regulamento de tarifas para 2022, com o objetivo de “por um lado, harmonizar o articulado do corpo normativo do próprio regulamento, e, por outro, efetivar uma das medidas de índole estratégica na afirmação global do porto, em concreto”:

- Renumeração da redução da TUP Navio aplicável aos navios que procedam exclusivamente a operações de abastecimento de bancas de gás natural liquefeito (figura agora no n.º 7 do artigo 11.º);

- Introdução de uma taxa aplicável aos navios que procedam exclusivamente a operações de abastecimento de bancas (n.º 3 do artigo 11.º) e de uma redução de 20% sobre a taxa de pilotagem devida por estes navios (n.º 3 do artigo 15.º). Esta alteração visa *“impulsionar a demanda do porto de Sines para operações de “Bunkers only” pelos navios que cruzem a zona marítima contigua ao território nacional, independentemente de este ser o seu destino ou origem, ampliando a oportunidade de capturar novos interessados nos diversos terminais existentes e seus serviços instalados”*.

De acordo com a APS, contribuíram para a decisão de rever e atualizar o regulamento de tarifas para 2022 as seguintes considerações:

- O encerramento antecipado da central termoelétrica de Sines, que ocasionou o fim da movimentação de carvão, o que se repercutiu não só na atividade do terminal multiusos de Sines, mas também nos rendimentos provenientes das taxas portuárias e das taxas de concessão;
- O esforço de garantir o cumprimento das restrições impostas pela tutela acionista, nomeadamente o rácio de eficiência, medido pelo rácio entre os gastos operacionais e o volume de negócios. De acordo com a APS, a estrutura de custos tem vindo a tornar-se mais rígida, pelo que a margem de manobra existente se encontra do lado dos rendimentos;
- O reforço da componente dos rendimentos é tanto mais relevante que o *“plano de investimentos [para o período 2019-2023] acarreta exigentes necessidades de financiamento de responsabilidade da APS e que cumpre assegurar”*, o que implica que a atividade do porto de Sines precisa de ser *“adequadamente remunerada e que os rendimentos gerados sejam aplicados no desenvolvimento da infraestrutura e da prestação de serviços de qualidade aos seus utilizadores”*.

De acordo com o Plano de Atividades e Orçamento (PAO) para 2021, está programado, em 2021, um investimento no montante de cerca de 47,8 milhões de euros, dos quais cerca de 37 milhões de euros (77,4%) serão financiados por fundos próprios da APS. Os investimentos de montante mais elevado são os relacionados com as acessibilidades, infraestruturas, edifícios e outras construções – dentro destes, o investimento com a 3.ª fase da ampliação do molhe leste, no montante de 25 milhões de euros – e os relacionados com o equipamento básico e sistemas tecnológicos – dentro destes, o investimento com a rede elétrica de média/alta tensão, no montante de 5 milhões de euros.

De acordo com a APS, a taxa de rentabilidade bruta média (TRBM) no porto de Sines é de 30,8%, sendo assim significativamente superior à taxa de rentabilidade de referência que, para 2022, é de 13,15%.

A situação específica deste porto implica um esforço acrescido de ponderação na aplicação da metodologia das linhas de orientação, pelo que a AMT, no âmbito da mesma, questionou a APS sobre a justificação para uma proposta de atualização das taxas, perante tão elevada taxa de rentabilidade, ao que a APS respondeu com os seguintes argumentos:

- A TRBM apresenta uma trajetória decrescente.

	2016 (histórico)	2017 (histórico)	2018 (histórico)	2019 (histórico)	2020 (histórico)	2021 (estimado)	2022 (Orçamento)
TRBM		42.9%	42.2%	38.4%	36.2%	35.0%	24.2%

O porto de Sines tem apresentado uma trajetória de decréscimo da taxa de rentabilidade, no sentido da progressiva aproximação do valor das taxas aos custos efetivos dos serviços disponibilizados e, tendo presente esta referência metodológica na avaliação das propostas de revisão dos seus tarifários, a APS defende que a atualização de 0,7% não compromete esse objetivo, perspetivando que, em 2022, a taxa de rentabilidade continue a descer. Importa aqui salientar que, embora consideremos que a taxa de rentabilidade não dependa exclusivamente da relação entre a taxa e o custo efetivo dos serviços prestados, os resultados de 2021 e de 2022 refletirão uma degradação desta relação, uma vez que o IHPC real em 2021 será superior ao que o BdP previu no seu boletim económico de junho (cerca de 1,3% contra 0,7%) e que algumas previsões mais recentes apontam para que 2022 o IHPC se situe na casa de 2%.

- As restrições impostas pelo Estado acionista, nomeadamente a eficiência operacional, calculada como o rácio entre os gastos operacionais e o volume de negócios.

“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 (algo que já afetou o exercício de 2021 mas que apenas afetou parcialmente o ano de referência de 2019), fator de características estruturais, pelo menos até à captação de outros tráfegos que substituam o peso que este tipo de movimentação tinha no volume de negócios da empresa. 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 seja, maior quantidade de carga em menos navios, o que é

algo que está a prejudicar os rendimentos com as taxas portuárias), ou mesmo o ajustamento dos escalões dos royalties (taxa da concessão) recebidos no Terminal XXI, na sequência da assinatura do 5º aditamento ao contrato de concessão, a qual será tão mais conjuntural quanto mais rapidamente se atinja a movimentação máxima prevista para a atual fase de desenvolvimento do terminal (ou seja, para a fase anterior à expansão acordada ao abrigo desse 5º aditamento).”.

- O plano de investimentos para o triénio 2022-2024.

“A concretização de todos estes investimentos significará um esforço de investimento acumulado de aproximadamente 520 milhões de euros num período máximo de 8 anos (2020-2027). Para que tal possa ser efetuado sem comprometer o equilíbrio financeiro da empresa, por via de um recurso excessivo a capitais alheios, terá de ser respeitado um conjunto de premissas:

- *A definição de uma estrutura de financiamento adequada para cada tipo de projeto;*
- *Maximização dos financiamentos a fundo perdido, sejam fundos de origem comunitária, sejam fundos do OE (PIDDAC), para projetos de interesse público de difícil recuperação do investimento pela autoridade portuária;*
- *Para os projetos de interesse portuário e geradores de receitas adicionais, logo com menor potencial de recurso a financiamentos a fundo perdido, a opção terá de passar pela determinação de uma adequada remuneração dos mesmos por via das tarifas portuárias e do rendimento fixo e variável das concessões, para a qual terá de ser considerado o custo do capital alheio envolvido. A determinação do nível de tarifas adequado e a possibilidade da sua atualização em função da inflação, será uma componente fundamental na recuperação dos capitais que estão a ser ou virão a ser investidos.”.*

Não obstante a proposta de revisão do regulamento de tarifas para 2022 do porto de Sines prever uma revisão global no valor das taxas, a APS reconhece a relevância de uma progressiva harmonização entre o custo das diversas operações e as respetivas taxas constantes do regulamento de tarifas e defende que tal progressividade está a ser alcançada.

Para além do mais, esta proposta, ainda que se indície, na generalidade, um desfasamento entre os custos efetivos de serviços e o valor das taxas cobradas, não apresenta indícios de falta de transparência, distorções concorrenciais ou de preços predatórios com impactos negativos em agentes económicos, nem foram efetuadas reclamações de utilizadores que possam concluir pela violação das disposições legais citadas, aspetos que devem ser considerados na fixação de tarifas

portuárias, de acordo com a interpretação conjunta das Linhas de orientação para a implementação da alínea e) do n.º 4 do artigo 5.º dos Estatutos da AMT, aprovados pelo Decreto-Lei 78/2014, de 14 de maio, aprovadas pela Deliberação n.º 1025/2018, de 21 de setembro, do Regulamento (UE) 2017/352 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de fevereiro de 2017, que estabelece o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos, do Decreto-Lei n.º 9/2022, de 11 de janeiro, e do Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de novembro, que aprova o Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente.

A APS disponibilizou a comparação dos valores da TUP Navio e da taxa de pilotagem constantes do seu tarifário com os valores praticados pela APDL, APA, APL e APSS, sendo possível concluir que, de uma forma geral, a TUP Navio no porto de Sines é mais elevada do que nos portos de Leixões e de Lisboa e menos elevada do que nos portos de Aveiro e Setúbal. Em contrapartida, a taxa de pilotagem no porto de Sines é menos elevada do que esta mesma taxa em todos os restantes portos utilizados para esta comparação, com exceção do porto de Setúbal.

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 portos de Valência e Barcelona, mas não no porto de Las Palmas. 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; ii) a taxa de pilotagem é menos elevada no porto de Sines do que nos portos espanhóis, com exceção do porto de Valência.

No âmbito do processo de consulta às entidades interessadas, a APS auscultou os seus *stakeholders*, entre os quais a Comunidade Portuária e Logística de Sines, em duas ocasiões: em julho, solicitando comentários ao regulamento de tarifas em vigor (regulamento de tarifas para 2021), e em agosto, solicitando comentários à proposta de regulamento de tarifas para 2022. A única entidade que se pronunciou foi a MSC Portugal, a qual solicitou que não houvesse atualização das taxas em 2022 – devido aos constrangimentos provocados pela pandemia –, a redução da TUP Navio para navios em serviço de baldeação e a redução da taxa adicional aplicada aos serviços de pilotagem que excedam os tempos máximos de duração previsível.

A APS opôs-se “à não atualização das tarifas portuárias e ao aumento, em 0,5 p.p., da redução atribuída aos navios em serviços de baldeação, em virtude, do impacto, atual e futuro, na

rentabilidade do Porto de Sines pelo termo da movimentação de carvão, a que acresce, a necessidade de garantir fontes de financiamento para fazer face ao plano de investimentos já em curso, realçando o facto de que a área de operação da MSC Portugal é particularmente privilegiada” e opôs-se também à redução da taxa adicional de pilotagem por entender que as disposições vigentes sobre esta matéria “configuram regras de racionalização de meios e de eficiência, necessárias para o bom funcionamento do porto e para salvaguarda do próprio interesse dos utilizadores.”.

A Comunidade Portuária e Logística de Sines, após insistência, deu parecer favorável à proposta de regulamento de tarifas.

Portos do Algarve (Faro e Portimão)

Tal como no caso do porto de Sines, a APS propõe a atualização em 0,7% das taxas constantes do regulamento de tarifas para 2022 dos portos de Faro e Portimão, com exceção das taxas de utilização de pessoal (estabelecidas no artigo 3.º), da taxa de reboque aplicável aos navios com comprimento fora a fora superior a 140 metros (n.º 3 do artigo 18.º) e da taxa de carbono (artigo 25.º), cujos valores se mantêm os que constam do regulamento de tarifas para 2021.

Segundo a APS, para esta decisão concorreram, nomeadamente, o facto de os resultados líquidos negativos que os portos comerciais de Faro e de Portimão apresentam desde que integraram a APS se terem agravado em 2020 devido ao impacto da pandemia na atividade dos navios de cruzeiro e a quebra acentuada no movimento de navios e de mercadorias nos portos comerciais do Algarve, com impacto negativo nos rendimentos advenientes das taxas portuárias.

Em termos de investimentos, e de acordo com o PAO de 2021, alguns dos mais significativos serão os investimentos na melhoria das infraestruturas e acessibilidade marítima de Faro/Olhão e de Portimão que, na sua totalidade, representam cerca de 2,5 milhões de euros, dos quais mais de metade serão financiados por fundos próprios da APS.

De acordo com os cálculos efetuados pela APS, a TRBM para os portos do Algarve é muito negativa, rondando os -245%. Nesse sentido, e considerando que a AMT defende que importa promover uma progressiva harmonização entre o custo das diversas operações e os respetivos valores de faturação considerados no regulamento de tarifas, justifica-se a atualização do regulamento de tarifas da APS para os portos do Algarve, com o objetivo de aumentar as receitas a ele associadas. Neste contexto, poderia, eventualmente, ser equacionada uma atualização do

regulamento de tarifas da APS para os portos do Algarve por um coeficiente superior a 0,7%, na eventualidade de esta estar alinhada com a estratégia da APS³.

A APS enviou à AMT a comparação da TUP Navio e taxas de pilotagem, reboque e amarração no porto comercial de Faro com estas mesmas taxas cobradas pela APS (porto de Sines), APDL, APL, APSS e APA. De uma forma global, é possível concluir que a TUP Navio no porto comercial de Faro é mais elevada do que a cobrada pela APDL, APL e APSS, mas menos elevada do que a cobrada pela APS (porto de Sines) e pela APA. Da comparação das restantes taxas é possível concluir que as taxas de reboque cobradas no porto comercial de Faro são as mais baixas e que as taxas de amarração são as mais elevadas. Relativamente à taxa de pilotagem cobrada no porto comercial de Faro, as conclusões são mais mitigadas.

A APS também apresenta comparações destas mesmas taxas cobradas no porto comercial de Faro com as cobradas nos portos espanhóis de Cádiz e Huelva. Novamente se recorda que os portos espanhóis cobram a TUP Carga, que já não é cobrada pelos portos portugueses, pelo que a comparação deve ser feita ao nível de cada taxa e, assim sendo, é possível concluir que, de uma forma geral, as taxas de pilotagem e de amarração são mais elevadas no porto comercial de Faro do que nos portos espanhóis, ocorrendo o inverso para a TUP Navio e taxa de reboque.

As potenciais entidades interessadas foram consultadas em dois momentos, num primeiro momento relativamente ao regulamento de tarifas em vigor, e num segundo momento relativamente à proposta de regulamento de tarifas para 2022, não tendo sido recebido nenhum contributo.

5. CONCLUSÕES

No seguimento do exposto, a AMT aprova as propostas de revisão apresentadas pela APS do regulamento de tarifas para 2022 do porto de Sines e do regulamento de tarifas para 2022 dos portos do Algarve (Faro e Portimão).

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

Lisboa, em 20 de janeiro.

³ Esta atualização teria de ser, naturalmente, também ela submetida à AMT para apreciação.

ANEXO

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE SINES E DO ALGARVE
Demonstração de Resultados por Natureza
Exercícios: 2019, 2020, 2021, 2022

Rub	Rubricas	2019	2020	2021	2022	Δ% 20/19	Δ% 21/20	Δ% 22/21
1	Vendas e serviços prestados	46 242 182	44 465 183	45 691 000	44 681 000	-3.8%	+2.8%	-2.2%
14	Outros rendimentos	13 224 731	10 328 032	9 991 000	18 444 000	-21.9%	-3.3%	+84.6%
2	Subsídios à exploração	-	8 096	10 000	10 000	-	+23.5%	+0.0%
3	Ganhos/perdas imputados de subsidiárias ...	46 951	64 032	50 000	50 000	+36.4%	-21.9%	+0.0%
5	Trabalhos para a própria entidade	-	-	-	-	-	-	-
	TOTAL RENDIMENTOS	59 513 864	54 865 343	55 742 000	63 185 000	-7.8%	+1.6%	+13.4%
6	Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	-2 575 629	-2 448 203	-2 600 000	-3 000 000	-4.9%	+6.2%	+15.4%
7	Fornecimentos e serviços externos	-5 065 548	-4 325 204	-4 970 000	-4 924 000	-14.6%	+14.9%	-0.9%
8	Gastos com o pessoal	-10 821 334	-10 984 762	-12 020 000	-12 620 000	+1.5%	+9.4%	+5.0%
10	Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)	851 152	364 766	-	-	-57.1%	-100.0%	-
11	Provisões (aumentos/reduções)	- 218 074	- 96 609	- 220 000	- 220 000	-55.7%	+127.7%	+0.0%
12	Imparidade de investimentos não depreciáveis ...	-	-1 381 956	-	-	-	-100.0%	-
13	Aumentos/reduções de justo valor	-	-	-	-	-	-	-
15	Outros gastos	-2 808 375	-2 784 284	-2 508 000	-2 468 000	-0.9%	-9.9%	-1.6%
	TOTAL DOS GASTOS	-20 637 808	-21 656 252	-22 318 000	-23 232 000	+4.9%	+3.1%	+4.1%
16	Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos	38 876 057	33 209 090	33 424 000	39 953 000	-14.6%	+0.6%	+19.5%
17	Gastos/reversões de depreciação e de amortização	-19 781 246	-17 808 421	-17 365 000	-18 465 000	-10.0%	-2.5%	+6.3%
18	Imparidade de investimentos depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)	1 023 560	772 206	- 816 000	-13 960 000	-24.6%	-205.7%	s/s
19	Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)	20 118 371	16 172 876	15 243 000	7 528 000	-19.6%	-5.7%	-50.6%
20	Juros e rendimentos similares obtidos	2 917	5 186	1 000	1 000	+77.8%	-80.7%	+0.0%
21	Juros e gastos similares suportados	-	-	-	-	-	-	-
22	Resultado antes de impostos	20 121 288	16 178 062	15 244 000	7 529 000	-19.6%	-5.8%	-50.6%
23	Imposto sobre o rendimento do período	-5 251 086	-4 264 465	-4 973 000	-1 038 000	-18.8%	+16.6%	-79.1%
24	RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	14 870 202	11 913 596	10 271 000	6 491 000	-19.9%	-13.8%	-36.8%
	EBITDA / RENDIMENTOS	+65.3%	+60.5%	+60.0%	+63.2%	-	-	-
	EBIT / RENDIMENTOS	+33.8%	+29.5%	+27.3%	+11.9%	-	-	-
	INDICADORES DE RENTABILIDADE							
	- Das Vendas e Serviços Prestados	+32.2%	+26.8%	+22.5%	+14.5%	-	-	-
	- Do Total de Rendimentos	+25.0%	+21.7%	+18.4%	+10.3%	-	-	-

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE SINES E DO ALGARVE, S.A.
(SINES)

Unidade: (10⁵ €)

Rubricas	Regulamento Geral de Tarifas	Tarifas Específicas	Concessões Carga	Outras Concessões	Outras Áreas de Negócio	Total	%
1. Rendimentos	18 727.0	4 237.0	16 795.0	3 791.0	155.0	43 705.0	+100.0%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%		
2. Gastos Diretos	-2 005.0	-3 361.0	-3 373.0	-821.0	-67.0	-9 627.0	-22.0%
	-10.7%	-79.3%	-20.1%	-21.7%	-43.2%		
2.1.CMVMC	-2.0	-2 980.0	-	-	-	-2 982.0	-6.8%
	-0.0%	-70.3%	-	-	-		
2.2.FSE	-94.0	-255.0	-186.0	-163.0	-8.0	-706.0	-1.6%
	-0.5%	-6.0%	-1.1%	-4.3%	-5.2%		
2.3.Pessoal	-1 850.0	-	-32.0	-136.0	-29.0	-2 047.0	-4.7%
	-9.9%	-	-0.2%	-3.6%	-18.7%		
2.4.Depreciações e amortizações	-58.0	-125.0	-3 155.0	-522.0	-30.0	-3 890.0	-8.9%
	-0.3%	-3.0%	-18.8%	-13.8%	-19.4%		
2.5.Outros Gastos	-1.0	-1.0	-	-	-	-2.0	-0.0%
	-0.0%	-0.0%	-	-	-		
3. Gastos Indiretos	-12 566.0	-866.4	-8 901.0	-2 009.0	-86.6	-24 429.0	-55.9%
	-67.1%	-20.4%	-53.0%	-53.0%	-55.9%		
3.1.CMVMC	-10.0	-0.4	-4.0	-	-1.6	-16.0	-0.0%
	-0.1%	-0.0%	-0.0%	-	-1.0%		
3.2.FSE	-1 856.0	-139.0	-1 435.0	-324.0	-14.0	-3 768.0	-8.6%
	-9.9%	-3.3%	-8.5%	-8.5%	-9.0%		
3.3.Pessoal	-5 103.0	-289.0	-2 943.0	-666.0	-26.0	-9 027.0	-20.7%
	-27.2%	-6.8%	-17.5%	-17.6%	-16.8%		
3.4.Depreciações e amortizações	-4 495.0	-343.0	-3 531.0	-796.0	-36.0	-9 201.0	-21.1%
	-24.0%	-8.1%	-21.0%	-21.0%	-23.2%		
3.5.Outros Gastos	-1 102.0	-95.0	-988.0	-223.0	-9.0	-2 417.0	-5.5%
	-5.9%	-2.2%	-5.9%	-5.9%	-5.8%		
4. Gastos Totais (2+3)	-14 571.0	-4 227.4	-12 274.0	-2 830.0	-153.6	-34 056.0	-77.9%
	-77.8%	-99.8%	-73.1%	-74.7%	-99.1%		
5. Resultados (1-4)	4 156.0	9.6	4 521.0	961.0	1.4	9 649.0	+22.1%
% Rentabilidade dos Rendimentos	+22.2%	+0.2%	+26.9%	+25.3%	+0.9%	+22.1%	

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE SINES E DO ALGARVE, S.A.
(SINES)
Estrutura Económica por Serviços Portuários - 2022 (valores previsionais)

Unidade: 10³ €

Rubricas	TUP Navio	Pilotagem	Reboque	Amarração	Armazenagem	Movimentação de Carga	Tráfego de Passageiros	Uso de Equipamentos	Fornecimentos	Resíduos	Diversos	Total	%
1. Rendimentos	14 590.0	4 137.0	-	-	-	-	-	8.0	4 229.0	-	-	22 964.0	+100.0%
	100.0%	100.0%	-	-	-	-	-	100.0%	100.0%	-	-		
2. Gastos Diretos	-	-2 005.0	-	-	-	-	-	-	-3 361.0	-	-	-5 366.0	-23.4%
	-	-48.5%	-	-	-	-	-	-	-79.5%	-	-		
2.1.CMVMC	-	-2.0	-	-	-	-	-	-	-2 980.0	-	-	-2 982.0	-13.0%
	-	-0.0%	-	-	-	-	-	-	-70.5%	-	-		
2.2.FSE	-	-94.0	-	-	-	-	-	-	-255.0	-	-	-349.0	-1.5%
	-	-2.3%	-	-	-	-	-	-	-6.0%	-	-		
2.3.Pessoal	-	-1 850.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-1 850.0	-8.1%
	-	-44.7%	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
2.4.Depreciações e amortizações	-	-58.0	-	-	-	-	-	-	-125.0	-	-	-183.0	-0.8%
	-	-1.4%	-	-	-	-	-	-	-3.0%	-	-		
2.5.Outros Gastos	-	-1.0	-	-	-	-	-	-	-1.0	-	-	-2.0	-0.0%
	-	-0.0%	-	-	-	-	-	-	-0.0%	-	-		
3. Gastos Indiretos	-9 791.0	-2 775.0	-	-	-	-	-	-5.0	-861.4	-	-	-13 432.4	-58.5%
	-67.1%	-67.1%	-	-	-	-	-	-62.5%	-20.4%	-	-		
3.1.CMVMC	-8.0	-2.0	-	-	-	-	-	-	-0.4	-	-	-10.4	-0.0%
	-0.1%	-0.0%	-	-	-	-	-	-	-0.0%	-	-		
3.2.FSE	-1 446.0	-410.0	-	-	-	-	-	-1.0	-138.0	-	-	-1 995.0	-8.7%
	-9.9%	-9.9%	-	-	-	-	-	-12.5%	-3.3%	-	-		
3.3.Pessoal	-3 976.0	-1 127.0	-	-	-	-	-	-2.0	-287.0	-	-	-5 392.0	-23.5%
	-27.3%	-27.2%	-	-	-	-	-	-25.0%	-6.8%	-	-		
3.4.Depreciações e amortizações	-3 502.0	-993.0	-	-	-	-	-	-2.0	-341.0	-	-	-4 838.0	-21.1%
	-24.0%	-24.0%	-	-	-	-	-	-25.0%	-8.1%	-	-		
3.5.Outros Gastos	-859.0	-243.0	-	-	-	-	-	-	-95.0	-	-	-1 197.0	-5.2%
	-5.9%	-5.9%	-	-	-	-	-	-	-2.2%	-	-		
4. Gastos Totais (2+3)	9 791.0	4 780.0	-	-	-	-	-	5.0	4 222.4	-	-	18 798.4	+81.9%
	67.1%	115.5%	-	-	-	-	-	62.5%	99.8%	-	-		
5. Resultados (1-4)	4 799.0	-643.0	-	-	-	-	-	3.0	6.6	-	-	4 165.6	+18.1%
% Rendimentos	+32.9%	-15.5%	-	-	-	-	-	+37.5%	+0.2%	-	-	+18.1%	-

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE SINES E DO ALGARVE, S.A.
(FARO E PORTIIMÃO)
Demonstração de Resultados por Natureza
Exercícios: 2019, 2020, 2021, 2022

Rub	Rubricas	2019	2020	2021	2022	Δ% 20/19	Δ% 21/20	Δ% 22/21
1	Vendas e serviços prestados	1 303 703	991 767	976 000	976 000	-23.9%	-1.6%	+0.0%
14	Outros rendimentos	261	454	-	8 333 000	+73.9%	-100.0%	-
2	Subsídios à exploração	-	-	-	-	-	-	-
3	Ganhos/perdas imputados de subsidiárias ...	-	-	-	-	-	-	-
5	Trabalhos para a própria entidade	-	-	-	-	-	-	-
	TOTAL RENDIMENTOS	1 303 964	992 221	976 000	9 309 000	-23.9%	-1.6%	+853.8%
6	Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	- 991	- 1 744	- 2 000	- 2 000	+76.0%	+14.7%	+0.0%
7	Fornecimentos e serviços externos	- 539 472	- 410 259	- 450 000	- 450 000	-24.0%	+9.7%	+0.0%
8	Gastos com o pessoal	-1 398 686	-1 410 448	-1 528 000	-1 546 000	+0.8%	+8.3%	+1.2%
10	Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)	200 669	- 261 241	-	-	-230.2%	-100.0%	-
11	Provisões (aumentos/reduções)	-	-	-	-	-	-	-
12	Imparidade de investimentos não depreciáveis ...	-	-1 381 956	-	-	-	-100.0%	-
13	Aumentos/reduções de justo valor	-	-	-	-	-	-	-
15	Outros gastos	- 57 961	- 28 910	- 3 000	- 49 000	-50.1%	-89.6%	#####
	TOTAL DOS GASTOS	-1 796 441	-3 494 558	-1 983 000	-2 047 000	+94.5%	-43.3%	+3.2%
16	Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos	- 492 477	- 2 502 337	-1 007 000	7 262 000	s/s	-59.8%	s/s
17	Gastos/reversões de depreciação e de amortização	-1 832 220	-1 906 142	-1 836 000	-1 846 000	+4.0%	-3.7%	+0.5%
18	Imparidade de investimentos depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)	1 023 560	772 206	- 816 000	-13 960 000	-24.6%	-205.7%	#####
19	Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)	-1 301 137	-3 636 273	-3 659 000	-8 544 000	+179.5%	+0.6%	+133.5%
20	Juros e rendimentos similares obtidos	-	-	-	-	-	-	-
21	Juros e gastos similares suportados	-	-	-	-	-	-	-
22	Resultado antes de impostos	-1 301 137	-3 636 273	-3 659 000	-8 544 000	+179.5%	+0.6%	+133.5%
23	Imposto sobre o rendimento do período	-	-	-	-	-	-	-
24	RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	-1 301 137	-3 636 273	-3 659 000	-8 544 000	+179.5%	+0.6%	+133.5%
	EBITDA / RENDIMENTOS	-37.8%	-252.2%	-103.2%	+78.0%	-	-	-
	EBIT / RENDIMENTOS	-99.8%	-366.5%	-374.9%	-91.8%	-	-	-
	INDICADORES DE RENTABILIDADE							
	- Das Vendas e Serviços Prestados	-99.8%	-366.6%	-374.9%	-875.4%	-	-	-
	- Do Total de Rendimentos	-99.8%	-366.5%	-374.9%	-91.8%	-	-	-

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE SINES E DO ALGARVE, S.A.
(FARO E PORTIIMÃO)

Unidade: (10⁵ €)

Rubricas	Regulamento Geral de Tarifas	Tarifas Específicas	Concessões Carga	Outras Concessões	Outras Áreas de Negócio	Total	%
1. Rendimentos	206.0	200.0	-	199.0	371.0	976.0	+100.0%
	100.0%	100.0%	-	100.0%	100.0%		
2. Gastos Diretos	-410.0	-23.0	-	-201.0	-509.0	-1 143.0	-117.1%
	-199.0%	-11.5%	-	-101.0%	-137.2%		
2.1.CMVMC	-	-	-	-	-	-	+0.0%
	-	-	-	-	-		
2.2.FSE	-68.0	-21.0	-	-9.0	-47.0	-145.0	-14.9%
	-33.0%	-10.5%	-	-4.5%	-12.7%		
2.3.Pessoal	-270.0	-	-	-73.0	-122.0	-465.0	-47.6%
	-131.1%	-	-	-36.7%	-32.9%		
2.4.Depreciações e amortizações	-72.0	-1.0	-	-119.0	-313.0	-505.0	-51.7%
	-35.0%	-0.5%	-	-59.8%	-84.4%		
2.5.Outros Gastos	-	-1.0	-	-	-27.0	-28.0	-2.9%
	-	-0.5%	-	-	-7.3%		
3. Gastos Indiretos	-683.3	-662.4	-	-488.0	-916.3	-2 750.0	-281.8%
	-331.7%	-331.2%	-	-245.2%	-247.0%		
3.1.CMVMC	-0.3	-0.4	-	-	-1.3	-2.0	-0.2%
	-0.1%	-0.2%	-	-	-0.4%		
3.2.FSE	-70.0	-67.0	-	-59.0	-109.0	-305.0	-31.3%
	-34.0%	-33.5%	-	-29.6%	-29.4%		
3.3.Pessoal	-321.0	-312.0	-	-156.0	-292.0	-1 081.0	-110.8%
	-155.8%	-156.0%	-	-78.4%	-78.7%		
3.4.Depreciações e amortizações	-288.0	-279.0	-	-269.0	-505.0	-1 341.0	-137.4%
	-139.8%	-139.5%	-	-135.2%	-136.1%		
3.5.Outros Gastos	-4.0	-4.0	-	-4.0	-9.0	-21.0	-2.2%
	-1.9%	-2.0%	-	-2.0%	-2.4%		
4. Gastos Totais (2+3)	-1 093.3	-685.4	-	-689.0	-1 425.3	-3 893.0	-398.9%
	-530.7%	-342.7%	-	-346.2%	-384.2%		
5. Resultados (1-4)	-887.3	-485.4	-	-490.0	-1 054.3	-2 917.0	-298.9%
% Rentabilidade dos Rendimentos	-430.7%	-242.7%	-	-246.2%	-284.2%	-298.9%	

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE SINES E DO ALGARVE, S.A.
(FARO E PORTIIMÃO)
Estrutura Económica por Serviços Portuários - 2022 (valores previsionais)

Unidade: 10³ €

Rubricas	TUP Navio	Pilotagem	Reboque	Amarração	Armazenagem	Movimentação de Carga	Tráfego de Passageiros	Uso de Equipamentos	Fornecimentos	Resíduos	Diversos	Total	%
1. Rendimentos	71.0	57.0	38.0	20.0	12.0	-	8.0	80.0	117.0	3.0	-	406.0	+100.0%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	-	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	-	-	-
2. Gastos Diretos	-	-316.0	-61.0	-33.0	-	-	-	-	-23.0	-	-	-433.0	-106.7%
2.1.CMVMC	-	-554.4%	-160.5%	-165.0%	-	-	-	-	-19.7%	-	-	-	+0.0%
2.2.FSE	-	-7.0	-61.0	-	-	-	-	-	-21.0	-	-	-89.0	-21.9%
	-	-12.3%	-160.5%	-	-	-	-	-	-17.9%	-	-	-	-
2.3.Pessoal	-	-237.0	-	-33.0	-	-	-	-	-	-	-	-270.0	-66.5%
	-	-415.8%	-	-165.0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.4.Depreciações e amortizações	-	-72.0	-	-	-	-	-	-	-1.0	-	-	-73.0	-18.0%
	-	-126.3%	-	-	-	-	-	-	-0.9%	-	-	-	-
2.5.Outros Gastos	-	-	-	-	-	-	-	-	-1.0	-	-	-1.0	-0.2%
	-	-	-	-	-	-	-	-	-0.9%	-	-	-	-
3. Gastos Indiretos	-236.1	-189.1	-126.1	-66.0	-40.0	-	-26.0	-266.2	-386.2	-10.0	-	-1 345.7	-331.5%
	-332.5%	-331.8%	-331.8%	-330.0%	-333.3%	-	-325.0%	-332.8%	-330.1%	-333.3%	-	-	-
3.1.CMVMC	-0.1	-0.1	-0.1	-	-	-	-	-0.2	-0.2	-	-	-0.7	-0.2%
	-0.1%	-0.2%	-0.3%	-	-	-	-	-0.3%	-0.2%	-	-	-	-
3.2.FSE	-24.0	-19.0	-13.0	-7.0	-4.0	-	-3.0	-27.0	-39.0	-1.0	-	-137.0	-33.7%
	-33.8%	-33.3%	-34.2%	-35.0%	-33.3%	-	-37.5%	-33.8%	-33.3%	-33.3%	-	-	-
3.3.Pessoal	-111.0	-89.0	-59.0	-31.0	-19.0	-	-12.0	-125.0	-182.0	-5.0	-	-633.0	-155.9%
	-156.3%	-156.1%	-155.3%	-155.0%	-158.3%	-	-150.0%	-156.3%	-155.6%	-166.7%	-	-	-
3.4.Depreciações e amortizações	-99.0	-80.0	-53.0	-28.0	-17.0	-	-11.0	-112.0	-163.0	-4.0	-	-567.0	-139.7%
	-139.4%	-140.4%	-139.5%	-140.0%	-141.7%	-	-137.5%	-140.0%	-139.3%	-133.3%	-	-	-
3.5.Outros Gastos	-2.0	-1.0	-1.0	-	-	-	-	-2.0	-2.0	-	-	-8.0	-2.0%
	-2.8%	-1.8%	-2.6%	-	-	-	-	-2.5%	-1.7%	-	-	-	-
4. Gastos Totais (2+3)	-236.1	-505.1	-187.1	-99.0	-40.0	-	-26.0	-266.2	-409.2	-10.0	-	-1 778.7	-438.1%
	-332.5%	-886.1%	-492.4%	-495.0%	-333.3%	-	-325.0%	-332.8%	-349.7%	-333.3%	-	-	-
5. Resultados (1-4)	-165.1	-448.1	-149.1	-79.0	-28.0	-	-18.0	-186.2	-292.2	-7.0	-	-1 372.7	-338.1%
% Rendimentos	-232.5%	-786.1%	-392.4%	-395.0%	-233.3%	-	-225.0%	-232.8%	-249.7%	-233.3%	-	-338.1%	-