

PARECER N.º 102/AMT/2021

[versão não confidencial]

Assunto: PROPOSTA DE REVISÃO DO REGULAMENTO DE TARIFAS PARA 2022 DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE AVEIRO, 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 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 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, ainda não acomodado na sua totalidade no ordenamento jurídico português.

Desde 24 de março de 2019 que o mesmo é aplicável diretamente na ordem jurídica interna, embora não se aplicando aos contratos de serviços portuários que tenham sido celebrados antes

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 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

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%	Δ%	Δ%
						20/19	21/20	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 APA

No presente enquadramento da proposta de revisão do regulamento de tarifas para 2022 apresentado pela APA pretende-se caracterizar sucintamente o seu desempenho em termos da atividade portuária desenvolvida, bem como a sua situação económica, quer em termos globais, quer em termos operacionais das diversas áreas de negócio e serviços prestados no âmbito do regulamento tarifas, na medida em que a informação disponibilizada o permitir.

3.1. Da atividade portuária

Após registo de decréscimos em 2019 e em 2020 comparativamente aos anos imediatamente anteriores, o porto de Aveiro revela em 2021 uma dinâmica de crescimento que permite estimar o encerramento do ano com um acréscimo global de +18,2%, resultando dos parciais +13,9% no volume de carga embarcada e de +19,8% no de carga desembarcada, elevando o volume de carga movimentada a um nível próximo de 5,7 milhões de toneladas, o que constituirá a melhor marca de sempre.

Na base deste desempenho está, nomeadamente, o mercado da Carga Fracionada e dos Produtos Petrolíferos, cuja tonelagem ultrapassa os valores históricos, bem como a recuperação de tráfego nos Produtos Agrícolas e nos Outros Granéis Líquidos, que haviam recentemente registado um decréscimo.

Atento o comportamento histórico deste porto, é previsível que o ano de 2022 se caracterize pela manutenção do ciclo de crescimento, embora com relativo abrandamento, mas que poderá espelhar um acréscimo na casa de +7%, estabelecendo, naturalmente, novo recorde no volume de carga movimentada.

O tráfego de contentores não tem dimensão suficiente para ser equacionado na avaliação da atividade portuária.

No que respeita ao movimento de navios, constata-se igualmente que os anos de 2019 e de 2020 refletem um decréscimo no número de escalas e no volume de arqueação bruta, que cumulativamente representam uma diminuição de -12,9% e de -17,1%.

O comportamento dos primeiros sete meses do corrente ano permite admitir uma inflexão dessa curva, logrando-se atingir um acréscimo em ambos os indicadores, sendo de +11,3% no número de escalas e de +18,2% no volume de arqueação bruta.

**Carga Movimentada no porto de AVEIRO
(10³ Ton)**

Operação	2019	2020	2021 (E)	2022 (P)
Embarque	1 585.5	1 314.8	1 496.9	1 615.5
Δ%	-10.4%	-17.1%	+13.9%	+7.9%
Desembarque	3 910.4	3 505.9	4 200.0	4 487.5
Δ%	+1.4%	-10.3%	+19.8%	+6.8%
Total	5 495.9	4 820.6	5 696.9	6 103.0
Δ%	-2.3%	-12.3%	+18.2%	+7.1%

Movimento de Navios no porto de AVEIRO

Indicador	2019	2020	2021 (E)	2022 (P)
Número de Escalas	1 031	972	1 082	1 065
Δ%	-7.6%	-5.7%	+11.3%	-1.5%
Arqueação Bruta (10³)	5 810.6	5 104.6	6 032.3	5 919.6
Δ%	-5.7%	-12.2%	+18.2%	-1.9%

Considerando a variabilidade manifestada historicamente, é previsível que em 2022 se verifique um ligeiro recuo, quer no número de escalas, quer no volume da arqueação bruta, traduzidos respetivamente pela variação percentual de -1,5% e de -1,9%, situação que é suscetível de compatibilização com o referido acréscimo da tonelagem de carga movimentada.

Em suma, o cenário traçado indicia que o ano de 2022, no qual se aplicará o regulamento de tarifas em apreciação, encerrará um ambiente favorável ao desenvolvimento da atividade portuária e ao fortalecimento da estrutura económica da APA, depauperada com o resultado económico negativo com que fechou o ano de 2020, após dois anos sucessivos de redução da atividade de movimentação de carga.

3.2. Da situação económica

3.2.1. Global

A evolução da estrutura económica da APA, que enquadra a proposta de revisão do regulamento de tarifas para 2022, revela uma significativa diminuição do volume de vendas e serviços prestados de 2019 para 2020, -17,4%, condicionada naturalmente pelo abrandamento da economia motivada pelas medidas de combate à pandemia de COVID-19. A estimativa da APA para 2021 aponta para uma recuperação parcial dos rendimentos enquadrados na rubrica de vendas e serviços prestados, de +7,6% comparativamente a 2020, evoluindo para um novo acréscimo, de +12,4%, de 2021 para 2022, o que permite repor o nível observado no último ano pré-pandemia.

APA		Unidade: 10 ³ EUR				
Rubricas	2019	2020	2021	2022	% 2022	Δ% '22/'21
RENDIMENTOS						
Vendas e serviços prestados	4 601.3	3 799.5	4 089.3	4 596.2	+100.0%	+12.4%
Δ%	-	-17.4%	+7.6%	+12.4%	-	-
Outros	13 646.8	25 154.2	15 455.7	16 147.9	+351.3%	+4.5%
TOTAL DE RENDIMENTOS	18 248.1	28 953.7	19 545.0	20 744.1	+451.3%	+6.1%
GASTOS						
Fornecimentos e serviços externos	-2 653.7	-3 117.2	-3 791.6	-4 480.3	-97.5%	+18.2%
Gastos com o pessoal	-5 394.3	-5 450.7	-5 705.9	-6 174.6	-134.3%	+8.2%
Outros	-14 380.8	-166.9	-3 283.3	-3 299.5	-71.8%	+0.5%
TOTAL DE GASTOS	-22 428.8	-8 734.8	-12 780.8	-13 954.3	-303.6%	+9.2%
EBITDA	-4 180.7	20 218.9	6 764.2	6 789.8	+147.7%	+0.4%
Amortizações / ...	-8 234.5	-8 469.7	-8 653.2	-8 846.9	-192.5%	+2.2%
Imparidades / ...	37 854.9	-13 535.0	5 045.5	5 158.4	+112.2%	+2.2%
EBIT	25 439.7	-1 785.8	3 156.4	3 101.3	+67.5%	-1.7%
Juros e rendimentos / Juros e gastos / ...	23.0	-27.5	-21.4	-26.0	-0.6%	+21.8%
Resultado antes de impostos	25 462.7	-1 813.3	3 135.1	3 075.3	+66.9%	-1.9%
Imposto sobre o rendimento do período	2 119.1	-352.6	266.9	264.0	+5.7%	-1.1%
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	27 581.7	-2 166.0	3 402.0	3 339.2	+72.7%	-1.8%
% sobre TOTAL DE RENDIMENTOS	+151.1%	-7.5%	+17.4%	+16.1%	-	-

Importa salientar a circunstância de a APA registar, nas rubricas de 'outros rendimentos', a maioria dos rendimentos, ultrapassando 75%, o que resulta maioritariamente, de acordo com a APA e conforme informação do ponto seguinte, do facto de proceder ao registo dos rendimentos relativos ao 'regulamento de tarifas específicas', que em princípio também se relacionarão com a movimentação de cargas, na rubrica de 'outros rendimentos'.

Em termos da estrutura económica apresentada nos anos de 2019 e de 2020, deve realçar-se o facto de a mesma ter sido muito marcada por registos contabilísticos na rubrica de 'imparidade de investimentos depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)' que ascenderam respetivamente a +37,85 milhões de euros e a -13,54 milhões de euros, que originaram resultados do exercício com valores que se traduziram num superávit de +27,58 milhões de euros e num défice de -2,17 milhões de euros.

Para 2021, é expectável um exercício com uma estrutura mais próxima do tradicionalmente observado, e que se estima venha a fechar com um resultado positivo de cerca de 3,4 milhões de

euros, correspondente a uma margem de 17,4% do total de rendimentos, sendo que a APA prevê que evolua para 2022 com relativa estabilidade, com o aumento dos rendimentos (+6,1% no total) a ser acompanhado por um aumento dos gastos (+9,2% no total), originando um ligeiro recuo nos resultados, para +3,34 milhões de euros (margem de +16,1% dos rendimentos).

Em suma, de uma forma genérica, poderá considerar-se que o exercício de 2022 será caracterizado por um ambiente propício à manutenção de evolução favorável à melhoria, estabilização e consolidação de uma estrutura económica saudável e sólida.

No quadro anexo apresenta-se a informação relativa à demonstração de resultados com maior detalhe.

3.2.2. Estrutura económica por áreas de negócio

A área de negócios que está relacionada com o regulamento tarifas em apreciação representa, previsivelmente para 2022, um valor total de 5,13 milhões de euros, superior em +10,8% ao valor estimado para 2021, e corresponde a apenas 25,3% do total de rendimentos gerados pelas várias áreas de negócio da APA.

A área de negócio que em termos de volume de rendimentos detém a quota mais significativa é a que respeita aos serviços e fornecimentos contidos no regulamento de tarifas específicas, cuja aprovação não conta com a intervenção da AMT, e que representa 47,9% do valor total, sendo que a única concessão existente no porto gera 1,8% do total dos rendimentos. Importa sublinhar que as outras áreas de negócio, em princípio não relacionadas com a atividade de movimentação de carga, representam cerca de 20,8%.

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	5 129 598	25,3%	+10.8%	+0.0%
Regulamento de Tarifas Específicas	9 715 920	47.9%	+4.7%	+0.0%
Concessões Movimento de Carga	358 468	1.8%	+1.7%	+0.0%
Concessões Pesca	389 027	1.9%	+0.2%	+0.0%
Outras Concessões	461 419	2.3%	+1.1%	+0.0%
Outras áreas de negócio	4 211 165	20.8%	-0.2%	+0.0%
Total	20 265 598	100.0%	+4.8%	+0.0%

Atendendo ao facto de a APA não ter apresentado uma estrutura de custos estimados para 2021 e previstos para 2022 associados a cada uma das áreas de negócio, apresentam-se no quadro os valores relativos a 2020, que evidenciam uma exploração deficitária para a área de negócio relacionada com o regulamento de tarifas, que se traduz num resultado negativo de -1,21 milhões de euros, correspondente a 28% dos rendimentos, sendo que só os gastos diretos já ultrapassam este volume em 8,3%.

No âmbito da aplicação do regulamento de tarifas específicas, a APA apresenta uma exploração superavitária, traduzida por um resultado de +3,59 milhões de euros, excedendo o respetivo volume de rendimentos em +39,9%. Também a concessão de movimentação de carga, embora numa dimensão mais reduzida, apresenta um expressivo resultado positivo em termos relativos (+44,7% do total dos respetivos rendimentos).

ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE AVEIRO, S.A.
Resumo da Estrutura Económica por Área de Negócios - 2020

Unidade: (10⁶ €)

Rubricas	Regulamento Geral de Tarifas	Tarifas Específicas	Concessões Carga	Outras Concessões	Outras Áreas de Negócio	Total	%
1. Rendimentos	4 344.7 100.0%	8 996.5 100.0%	354.3 100.0%	867.6 100.0%	4 166.7 100.0%	18 729.7	+100.0%
2. Gastos Diretos	-4 704.6 -108.3%	-3 535.8 -39.3%	-117.8 -33.3%	-924.1 -106.5%	-4 348.0 -104.4%	-13 630.4	-72.8%
3. Gastos Indiretos	-854.5 -19.7%	-1 873.4 -20.8%	-78.1 -22.0%	-186.3 -21.5%	-747.8 -17.9%	-3 740.1	-20.0%
4. Gastos Totais (2+3)	-5 559.2 -128.0%	-5 409.2 -60.1%	-195.9 -55.3%	-1 110.4 -128.0%	-5 095.8 -122.3%	-17 370.5	-92.7%
5. Resultados (1-4)	-1 214.5	3 587.3	158.4	-242.8	-929.2	1 359.2	+7.3%
% Rendimentos	-28.0%	+39.9%	+44.7%	-28.0%	-22.3%	+7.3%	

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

O volume de proveitos gerados pelos serviços prestados que se inserem no perímetro do regulamento de tarifas em apreciação ascenderá previsivelmente a 5,13 milhões de euros em 2022, sendo que a TUP Navio representa uma quota de 60,5%, seguida da Pilotagem, com uma quota de 33,2%, com acréscimos esperados face a 2021 de, respetivamente, +10,9% e +15,2%.

Os restantes serviços apresentam uma expressão individual menos significativa com a Armazenagem/Ocupação de espaços a representar 5,2% e o Uso de equipamentos 1%, sendo de referir que a APA deixou de apresentar valores para os serviços de Amarração/Desamarração a partir de 2020 e de Fornecimentos a partir de 2021.

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	3 102 781	60.5%	+10.9%	-
Pilotagem	1 704 978	33.2%	+15.2%	-
Armazenagem/ Ocupação de Espaços	268 879	5.2%	+3.1%	-
Uso de Equipamentos	52 960	1.0%	-41.4%	-
TOTAL	5 129 598	100.0%	+10.8%	-

Também no que respeita aos serviços prestados no âmbito do regulamento de tarifas, a APA não apresentou custos, reais ou estimados, associados a cada um desses serviços, impossibilitando a avaliação do grau de ajustamento dos respetivos valores das tarifas comparativamente aos gastos suportados para a sua prestação.

Assim, com base na informação relativa a 2020, constata-se que os principais serviços se apresentam com uma exploração deficitária, sendo o défice mais expressivo o obtido na Pilotagem, que ascende a -600 mil euros, correspondente a -45,4% do total dos rendimentos. Conforme decorre da leitura do quadro anexo, nas posições seguintes em termos de volume de défice surge o Uso de equipamentos, que apresenta um défice de -555 mil euros (que quintuplica o volume dos respetivos rendimentos), e a TUP Navio, com -192,4 mil euros, representando -7,4% dos respetivos rendimentos.

Salienta-se que, globalmente, a rubrica com maior peso na estrutura de gastos é a de 'gastos com pessoal', que representa 51,9%, seguida de 'fornecimentos e serviços externos' e de 'depreciações e amortizações' que representam, respetivamente, 26,9% e 26,7% do total de rendimentos.

Naturalmente o peso destas rubricas apresenta algumas assimetrias nos diversos serviços, destacando-se o peso de 93,1% que os 'gastos com pessoal' representam nos rendimentos do serviço de 'pilotagem', serviço que, por sua vez, representa cerca de 55% do total dos 'gastos com pessoal'.

Também o 'uso de equipamentos' contém uma forte componente de 'gastos com pessoal', que mais do que quintuplica o volume dos respetivos rendimentos.

Estrutura Económica por Serviços Portuários - 2020 (valores previsionais)

Unidade: (10² €)

Rubricas	TUP Navio	Pilotagem	Reboque	Amarração	Outros	Total	%
1. Rendimentos	2 595.1	1 321.5	-	-	428.0	4 344.7	+100.0%
	100.0%	100.0%	-	-	100.0%		
2. Gastos Diretos	2 306.0	1 639.9	-	-	758.8	4 704.6	+108.3%
	88.9%	124.1%	-	-	177.3%		
3. Gastos Indiretos	481.6	282.2	-	-	90.7	854.5	+19.7%
	18.6%	21.4%	-	-	21.2%		
4. Gastos Totais (2+3)	2 787.5	1 922.1	-	-	849.5	5 559.2	+128.0%
	107.4%	145.4%	-	-	198.5%		
5. Resultados (1-4)	-192.4	-600.6	-	-	-421.5	-1 214.5	-28.0%
% Rendimentos	-7.4%	-45.4%	-	-	-98.5%	-28.0%	

4. APRECIACÃO DA PROPOSTA DE REVISÃO DE REGULAMENTO DE TARIFAS DA APA

A APA “na ausência de fatores relevantes que justifiquem a introdução de quaisquer alterações ao modelo e estrutura tarifária, vigente em 2021, [entende] como adequada a simples aplicação generalizada do Índice Harmonizado de Preços no Consumidor (IHPC) previsto para 2021 pelo Banco de Portugal no seu Boletim Económico de junho de 2021, a saber 0,70%”.

Além da atualização das tarifas, a APA propõe ainda a atualização do conteúdo do regulamento de tarifas, traduzida em: i) eliminação dos artigos 11.º (TUP-Carga), 15.º (Tarifa de amarração e desamarração), 16.º (Tarifa de movimentação de pescado) e 24.º (Contentores), por serem

serviços que atualmente não se encontra a prestar; ii) inclusão dos artigos 15.º (taxa de carbono sobre os navios de passageiros) e o 16.º (isenções – taxa de carbono), que decorrem da transposição do Decreto-Lei n.º 93/2020, de 3 de novembro, e da Portaria n.º 38/2021, de 16 de fevereiro.

Na prossecução da sua missão, a APA tem desenvolvido esforços para *“fomentar a concorrência dentro do porto, promovendo a utilização de meios de movimentação vertical privados (...) [e suprimindo] alguns dos atuais constrangimentos identificados nos serviços por si prestados”*.

Por outro lado, no Plano de Atividades e Orçamento (PAO) 2021-2023, a APA prevê realizar um investimento no montante global de cerca de 33,7 milhões de euros, repartido em 28,5 milhões de euros (84,5%) em investimentos estratégicos e 5,2 milhões de euros (15,5%) em investimentos operacionais, sendo que os investimentos estratégicos visam nomeadamente promover a expansão do porto e a melhoria dos acessos aos terminais portuários, enquanto os investimentos operacionais se centram essencialmente na reabilitação das infraestruturas, no reforço da segurança e na qualidade, eficiência e monitorização ambiental. Acresce referir que daquele montante global, 15,1 milhões de euros serão realizados no ano de 2022, dos quais 12,6 milhões de euros (83,4%) a serem financiados por fundos próprios da APA.

A APA tem implementado *“as orientações do acionista Estado, nomeadamente a manutenção ou redução do peso dos gastos operacionais sobre o volume de negócios”* através do aumento das receitas e do volume de negócios, com o objetivo de gerar excedentes de tesouraria que permitam o financiamento dos investimentos anteriormente referidos.

De acordo com os balancetes enviados pela APA, a taxa de rentabilidade bruta média desta AP é de 4,93%, inferior à taxa de rentabilidade de referência que, para 2022, é de 13,15%.

Ainda de acordo com a APA, as tarifas cobradas pelos portos não devem ser consideradas como fator decisório na escolha dos clientes. Não obstante, a tabela comparativa da TUP Navio e da taxa de pilotagem permitem revelar que, para os exemplos de navios e duração da escala no porto apresentados, e sem considerar as reduções previstas, as tarifas cobradas pela APA são superiores às mesmas tarifas cobradas pela APFF e pela APDL (porto de Leixões).

A proposta de revisão do regulamento de tarifas para 2022 foi enviada, para consulta, pela APA à Comunidade Portuária de Aveiro, a qual não discordou da mesma.

5. CONCLUSÕES

No seguimento do exposto, a AMT aprova a proposta de revisão do regulamento de tarifas para 2022 apresentada pela APA, por se considerar que a atualização prevista na mesma, alinhada com o IHPC previsto para 2021, permite gerar aumento de receitas, sem pôr em causa a competitividade do porto, posição confirmada pelo parecer não desfavorável da Comunidade Portuária de Aveiro.

ANEXO

ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE AVEIRO, S.A.
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	4 601 289	3 799 479	4 089 282	4 596 198	-17.4%	+7.6%	+12.4%
14	Outros rendimentos	14 929 169	22 595 505	15 244 881	15 673 979	+51.4%	-32.5%	+2.8%
2	Subsídios à exploração	677	4 924	-	-	+627.3%	-100.0%	-
3	Ganhos/perdas imputados de subsidiárias ...	-1 283 042	2 553 763	210 817	473 920	-299.0%	-91.7%	+124.8%
5	Trabalhos para a própria entidade	-	-	-	-	-	-	-
	TOTAL RENDIMENTOS	18 248 093	28 953 671	19 544 980	20 744 097	+58.7%	-32.5%	+6.1%
6	Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	-	-	-	-	-	-	-
7	Fornecimentos e serviços externos	-2 653 679	-3 117 229	-3 791 597	-4 480 268	+17.5%	+21.6%	+18.2%
8	Gastos com o pessoal	-5 394 302	-5 450 668	-5 705 899	-6 174 569	+1.0%	+4.7%	+8.2%
10	Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)	196 985	169 415	-209 246	-223 621	-14.0%	-223.5%	+6.9%
11	Provisões (aumentos/reduções)	-	-	-	-	-	-	-
12	Imparidade de investimentos não depreciáveis ...	-	-	-	-	-	-	-
13	Aumentos/reduções de justo valor	-	-	-	-	-	-	-
15	Outros gastos	-14 577 787	-336 305	-3 074 028	-3 075 835	-97.7%	+814.1%	+0.1%
	TOTAL DOS GASTOS	-22 428 783	-8 734 787	-12 780 770	-13 954 293	-61.1%	+46.3%	+9.2%
16	Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos	-4 180 690	20 218 886	6 764 211	6 789 804	-583.6%	-66.5%	+0.4%
17	Gastos/reversões de depreciação e de amortização	-8 234 513	-8 469 726	-8 653 249	-8 846 923	+2.9%	+2.2%	+2.2%
18	Imparidade de investimentos depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)	37 854 945	-13 534 983	5 045 473	5 158 399	-135.8%	-137.3%	+2.2%
19	Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)	25 439 743	-1 785 823	3 156 435	3 101 280	-107.0%	-276.7%	-1.7%
20	Juros e rendimentos similares obtidos	49 039	7 108	-	-	-85.5%	-100.0%	-
21	Juros e gastos similares suportados	-26 084	-34 621	-21 362	-26 012	+32.7%	-38.3%	+21.8%
22	Resultado antes de impostos	25 462 698	-1 813 337	3 135 073	3 075 268	-107.1%	-272.9%	-1.9%
23	Imposto sobre o rendimento do período	2 119 051	-352 620	266 894	263 963	-116.6%	-175.7%	-1.1%
24	RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	27 581 749	-2 165 957	3 401 967	3 339 231	-107.9%	-257.1%	-1.8%
	EBITDA / RENDIMENTOS	-22.9%	+69.8%	+34.6%	+32.7%	-	-	-
	EBIT / RENDIMENTOS	+139.4%	-6.2%	+16.1%	+15.0%	-	-	-
	INDICADORES DE RENTABILIDADE							
	- Das Vendas e Serviços Prestados	+599.4%	-57.0%	+83.2%	+72.7%	-	-	-
	- Do Total de Rendimentos	+151.1%	-7.5%	+17.4%	+16.1%	-	-	-

ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE AVEIRO, S.A.
Estrutura Económica por Área de Negócios - 2020

Unidade: (10⁵ €)

Rubricas	Regulamento Geral de Tarifas	Tarifas Específicas	Concessões Carga	Outras Concessões	Outras Áreas de Negócio	Total	%
1. Rendimentos	4 344.7	8 996.5	354.3	867.6	4 166.7	18 729.7	+100.0%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%		
2. Gastos Diretos	-4 704.6	-3 535.8	-117.8	-924.1	-4 348.0	-13 630.4	-72.8%
	-108.3%	-39.3%	-33.3%	-106.5%	-104.4%		
2.1.CMVMC	-	-	-	-	-	-	+0.0%
2.2.FSE	-1 168.7	-310.7	-	-529.5	-345.6	-2 354.5	-12.6%
	-26.9%	-3.5%	-	-61.0%	-8.3%		
2.3.Pessoal	-2 253.2	-538.9	-	-	-199.4	-2 991.6	-16.0%
	-51.9%	-6.0%	-	-	-4.8%		
2.4.Depreciações e amortizações	-1 162.1	-2 686.2	-117.8	-394.6	-3 803.0	-8 163.7	-43.6%
	-26.7%	-29.9%	-33.3%	-45.5%	-91.3%		
2.5.Outros Gastos	-120.6	-	-	-	-	-120.6	-0.6%
	-2.8%	-	-	-	-		
3. Gastos Indiretos	-854.5	-1 873.4	-78.1	-186.3	-747.8	-3 740.1	-20.0%
	-19.7%	-20.8%	-22.0%	-21.5%	-17.9%		
3.1.CMVMC	-	-	-	-	-	-	+0.0%
3.2.FSE	-174.3	-382.0	-15.9	-38.0	-152.5	-762.7	-4.1%
	-4.0%	-4.2%	-4.5%	-4.4%	-3.7%		
3.3.Pessoal	-561.8	-1 231.8	-51.3	-122.5	-491.7	-2 459.1	-13.1%
	-12.9%	-13.7%	-14.5%	-14.1%	-11.8%		
3.4.Depreciações e amortizações	-69.9	-153.3	-6.4	-15.2	-61.2	-306.0	-1.6%
	-1.6%	-1.7%	-1.8%	-1.8%	-1.5%		
3.5.Outros Gastos	-48.5	-106.3	-4.4	-10.6	-42.4	-212.3	-1.1%
	-1.1%	-1.2%	-1.3%	-1.2%	-1.0%		
4. Gastos Totais (2+3)	-5 559.2	-5 409.2	-195.9	-1 110.4	-5 095.8	-17 370.5	-92.7%
	-128.0%	-60.1%	-55.3%	-128.0%	-122.3%		
5. Resultados (1-4)	-1 214.5	3 587.3	158.4	-242.8	-929.2	1 359.2	+7.3%
% Rentabilidade dos Rendimentos	-28.0%	+39.9%	+44.7%	-28.0%	-22.3%	+7.3%	