

PARECER N.º 103/AMT/2021

[versão não confidencial]

Assunto: PROPOSTA DE REVISÃO DO REGULAMENTO DE TARIFAS PARA 2022 DA ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DO DOURO, LEIXÕES E VIANA DO CASTELO, 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%	+7.3%
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%	+5.4%
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%	+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 APDL

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

3.1. Da atividade portuária

A jurisdição da APDL inclui os portos de Viana do Castelo, Douro e Leixões, bem como a Via Navegável do Douro, que se exclui do presente processo, dada a sua natureza e tarifário específicos.

Importa, no entanto, salientar que, embora o regulamento de tarifas em apreço seja constituído por um único documento para os portos de Viana do Castelo e Leixões, as respetivas tipologias em termos de gestão da infraestrutura, caracterizadas pelos modelos respetivos de *'tool port'* e *'landlord port'*, conferem importâncias distintas aos diversos capítulos daquele regulamento, pois no tocante à movimentação de carga, por exemplo, a grande maioria é processada em Leixões nos terminais concessionados, enquanto em Viana do Castelo é efetuada por empresas licenciadas que prestam esse serviço à APDL.

Desta diversidade de estrutura resulta uma diferença de dimensão entre os dois portos, que, em termos de volume de carga movimentada, se traduz no facto de Viana do Castelo representar apenas cerca de 2,2% do total dos dois portos, sendo que representa 0,4% do total movimentado no Ecosistema Portuário do Continente, enquanto a Leixões cabe uma quota de cerca de 20%, após saída do mercado do Petróleo Bruto, por encerramento da refinaria de Matosinhos.

A manter-se o comportamento dos diversos mercados de carga, apurado nos primeiros sete meses do ano, o volume de carga que se estima que seja movimentada em 2021 aponta para um crescimento de +2,8% no porto de Viana do Castelo e uma diminuição de -12,2% no porto de Leixões, ambos por comparação com o movimento observado em 2020, sendo que o comportamento deste último é muito influenciado pela cessação do desembarque de Petróleo Bruto, que induz uma diminuição do movimento de Produtos Petrolíferos.

MOVIMENTAÇÃO DE CARGA					MOVIMENTAÇÃO DE CARGA				
VIANA DO CASTELO (10 ³ Ton)					DOURO E LEIXÕES (10 ³ Ton)				
Operação	2019	2020	2021 (E)	2022 (P)	Operação	2019	2020	2021 (E)	2022 (P)
Embarque	247.0	263.5	233.1	249.8	Embarque	7 660.9	6 819.1	6 230.2	6 571.7
Δ%	-3.3%	+6.7%	-11.5%	+7.2%	Δ%	+4.5%	-11.0%	-8.6%	+5.5%
Desembarque	133.2	93.7	134.1	169.2	Desembarque	11 895.1	10 256.9	8 760.5	8 849.4
Δ%	+87.8%	-29.7%	+43.1%	+26.2%	Δ%	+0.1%	-13.8%	-14.6%	+1.0%
Total	380.2	357.2	367.1	419.0	Total	19 556.0	17 076.0	14 990.7	15 421.1
Δ%	+16.5%	-6.1%	+2.8%	+14.1%	Δ%	+1.8%	-12.7%	-12.2%	+2.9%

Para 2022, ano de aplicação dos tarifários em apreciação, prevê-se um crescimento face a 2021 que poderá situar-se na casa dos +14% no porto de Viana do Castelo e na casa dos +3% em Leixões, ficando este ainda a cerca de -21% do seu anterior máximo, registado em 2019.

No que respeita ao tráfego de contentores e atendendo ao comportamento verificado nos primeiros sete meses do ano, admite-se para Leixões (já que em Viana do Castelo este tráfego não tem significado) um crescimento em 2021 de +1,6%, que, na evolução para 2022, poderá ainda assumir um valor superior, atingindo +2,2%.

MOVIMENTO DE CONTENTORES NO PORTO DE LEIXÕES (10 ³ TEU)				
Operação	2019	2020	2021 (E)	2022 (P)
Embarque	327.3	337.4	345.5	356.5
Δ%	+4.1%	+3.1%	+2.4%	+3.2%
Desembarque	358.5	366.6	369.5	374.6
Δ%	+0.8%	+2.2%	+0.8%	+1.4%
Total	685.8	703.9	715.0	731.1
Δ%	+2.3%	+2.6%	+1.6%	+2.2%

Em relação ao movimento de navios e por comparação com 2020, as perspetivas subjacentes ao comportamento destes portos apontam para que, em 2021, Viana do Castelo registre um crescimento de +43% no número de escalas e de +8% no volume de arqueação bruta, enquanto que para Douro e Leixões a estimativa é no sentido de um acréscimo de +3,4% no número de escalas e de um decréscimo de -3,6% em arqueação bruta.

O comportamento histórico destes portos sustenta uma previsão, para 2022, comparativamente a 2021 e em número de escalas, de um crescimento de +10,9% em Viana do Castelo e de uma

redução -0,5% em Douro e Leixões, enquanto se calcula que o volume de arqueação bruta registre acréscimos respetivos de +3,5% e de +14,3%.

VIANA DO CASTELO					DOURO E LEIXÕES				
Indicador	2019	2020	2021 (E)	2022 (P)	Indicador	2019	2020	2021 (E)	2022 (P)
Número de Escalas	200	182	261	289	Número de Escalas	2 600	2 484	2 569	2 557
Δ%	+8.7%	-9.0%	+43.2%	+10.9%	Δ%	+1.2%	-4.5%	+3.4%	-0.5%
Arqueação Bruta (10 ³)	831.7	776.6	838.4	868.0	Arqueação Bruta (10 ³)	35 425.8	28 516.2	27 500.1	31 446.0
Δ%	+14.2%	-6.6%	+8.0%	+3.5%	Δ%	+3.2%	-19.5%	-3.6%	+14.3%

Em conclusão, podemos considerar que o cenário previsto para o desenvolvimento da atividade dos portos de Viana do Castelo, Douro e Leixões para 2022 é globalmente favorável nas três áreas de atividade referidas, permitindo uma recuperação e robustecimento da estrutura económica da APDL, desgastada nos últimos dois anos pelos efeitos conjugados das medidas de combate à pandemia de COVID-19 e da cessação do desembarque de Petróleo Bruto, por decisão da Galp.

3.2. Da situação económica

3.2.1. Global

A estrutura económica da APDL que enquadra a proposta de revisão do regulamento de tarifas para 2022 apresenta um razoável grau de solidez, não obstante a quebra registada no volume de vendas e prestações de serviços em 2020 e estimada para 2021, face aos respetivos anos anteriores, por efeito conjugado do abrandamento da economia em contexto de crise pandémica e da desativação da refinaria de Matosinhos em 2021, que ocorreu na sequência da suspensão/redução da atividade, por decisão da Galp, de concentração de toda a refinação em Sines.

A redução de rendimentos registou maior intensidade em 2020, na casa de -3,6 milhões de euros (-6,6%), não tendo, no entanto, tido reflexo a nível dos resultados líquidos do exercício, cuja taxa relativa ao total de rendimentos se mantém próxima de 10%, que ainda cresceram ligeiramente por efeito da diminuição de cerca de -5,9 milhões de euros (-72,8%) da rubrica de outros gastos, onde se inclui uma variação positiva de 2,8 milhões de euros relativa a redução de provisões (conforme explicitado no mapa mais detalhado, em anexo).

A deterioração mais significativa da situação verificou-se, então, em 2021, por impossibilidade de recuperação do nível de atividade e rendimentos pré-pandemia, e com a circunstância de se estimar a reposição do volume de outros gastos, com um acréscimo de +6,2 milhões de euros, o que vem determinar a redução do volume de resultados líquidos para 3,8 milhões de euros (5,9% dos rendimentos).

APDL Unidade: 10³ EUR

Rubricas	2019	2020	2021	2022	% 2022	Δ% '22/'21
RENDIMENTOS						
Vendas e serviços prestados	55 587.3	51 938.4	51 508.8	55 343.1	+100.0%	+7.4%
Δ%	-	-6.6%	-0.8%	+7.4%	-	-
Outros	14 187.6	13 135.3	13 350.4	13 354.8	+24.1%	+0.0%
TOTAL DE RENDIMENTOS	69 774.9	65 073.7	64 859.2	68 697.9	+124.1%	+5.9%
GASTOS						
Fornecimentos e serviços externos	-13 215.0	-13 162.1	-13 428.4	-13 913.5	-25.1%	+3.6%
Gastos com o pessoal	-15 515.3	-15 713.3	-16 387.2	-17 097.3	-30.9%	+4.3%
Outros	-8 066.2	-2 195.1	-8 444.7	-8 375.0	-15.1%	-0.8%
TOTAL DE GASTOS	-36 796.6	-31 070.4	-38 260.3	-39 385.8	-71.2%	+2.9%
EBITDA	32 978.3	34 003.3	26 598.9	29 312.1	+53.0%	+10.2%
Amortizações / ...	-25 287.1	-25 319.5	-25 185.6	-26 352.3	-47.6%	+4.6%
Imparidades / ...	1 636.1	474.5	3 939.4	3 939.4	+7.1%	-
EBIT	9 327.3	9 158.3	5 352.7	6 899.2	+12.5%	+28.9%
Juros e rendimentos / Juros e gastos / ...	-502.3	-428.5	-444.6	-275.3	-0.5%	-38.1%
Resultado antes de impostos	8 825.0	8 729.8	4 908.1	6 623.9	+12.0%	+35.0%
Imposto sobre o rendimento do período	-2 568.0	-2 258.8	-1 104.7	-1 612.8	-2.9%	+46.0%
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	6 256.9	6 471.0	3 803.5	5 011.1	+9.1%	+31.8%
% sobre TOTAL DE RENDIMENTOS	+9.0%	+9.9%	+5.9%	+7.3%	-	-

Para 2022, prevê-se um aumento da atividade e do volume de rendimentos, +3,8 milhões de euros (+7,4%) do que em 2021, acompanhado por aumentos de menor expressão nas rubricas de fornecimentos e serviços externos (+3,6%) e de pessoal (+4,3%) e de diminuição nos outros gastos (-0,8%), o que permite uma melhoria da situação económica, traduzida por um resultado líquido do exercício de 5 milhões de euros, correspondente a 7,3% dos rendimentos totais.

Em suma, de uma forma genérica, antevê-se que o exercício de 2022 deverá proporcionar um ambiente propício à manutenção do processo de recuperação da estrutura económica, e que esta evoluirá no sentido de uma estabilização e consolidação em torno de parâmetros de razoável solidez.

3.2.2. Estrutura económica por áreas de negócio

Refletindo já o ajustamento na atividade da APDL por efeito da cessação de importação de Petróleo Bruto para a refinaria de Matosinhos, a estrutura dos rendimentos por áreas de negócio prevista para 2022 aponta no sentido de os rendimentos gerados no âmbito do regulamento de tarifas em apreciação representarem 16,4 milhões de euros, que traduzem uma quota de 26,3%.

A principal área de negócio em termos de geração de rendimentos é a das concessões de movimentação de carga, que representam quase 36 milhões de euros e corresponde a uma quota de 57,8%. Ainda relacionada com a movimentação de carga, mas relativamente à qual a AMT não tem qualquer influência, surge o regulamento de tarifas específicas cujos rendimentos representam 3,6% do total e respeitam maioritariamente à atividade desenvolvida no porto de Viana do Castelo (cuja natureza se insere no conceito de *tool port*).

Importa sublinhar que a área de negócio desenvolvida no perímetro do regulamento de tarifas reflete previsionalmente um aumento de +5,2% no seu volume de 2022, face a 2021, constatando-

se, contudo, que os rendimentos não cobrem a totalidade dos custos que é necessário suportar para prestar os respetivos serviços, ficando aquém -7,3 milhões de euros, correspondente a -44,4% do total dos respetivos rendimentos.

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	16 366 674	26.3%	+5.2%	-44.4%
Regulamento de Tarifas Específicas	2 213 946	3.6%	+24.7%	+16.4%
Concessões Movimento de Carga	35 972 262	57.8%	+2.4%	+45.8%
Concessões Pesca	126 912	0.2%	+12.3%	-167.9%
Concessões Náutica de Recreio	163 763	0.3%	+23.3%	-247.9%
Outras Concessões	162 392	0.3%	+95.8%	+51.4%
Outras áreas de negócio	7 208 624	11.6%	+13.3%	-16.4%
Total	62 214 574	100.0%	+5.2%	+12.6%

Os gastos suportados para a prestação dos serviços aqui incluídos são maioritariamente 'diretos', que já ultrapassam os rendimentos em 32,4%, conforme quadro seguinte. Conforme decorre da leitura do quadro em anexo, o qual apresenta maior detalhe, a rubrica de gastos com maior expressão é a das amortizações, que representa 35,5% do total dos gastos diretos, refletindo o elevado valor do imobilizado em infraestruturas afetas à exploração, seguindo-se a rubrica dos gastos com pessoal, que representa 30,7%, e a dos relativos a fornecimentos e serviços externos, que representa 14,2% dos gastos diretos gerados nesta área de negócio.

Resumo da Estrutura Económica por Área de Negócios - 2022 (valores previsionais)

Unidade: (10⁶ €)

Rubricas	Regulamento Geral de Tarifas	Tarifas Específicas	Concessões Carga	Outras Concessões	Outras Áreas de Negócio	Total	%
1. Rendimentos	16 366.7	2 213.9	35 972.3	453.1	7 208.6	62 214.6	+100.0%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%		
2. Gastos Diretos	-21 670.4	-1 356.2	-7 849.6	-908.2	-7 875.3	-39 659.7	-63.7%
	-132.4%	-61.3%	-21.8%	-200.5%	-109.2%		
3. Gastos Indiretos	-1 965.6	-494.3	-11 635.4	-80.4	-516.3	-14 692.0	-23.6%
	-12.0%	-22.3%	-32.3%	-17.7%	-7.2%		
4. Gastos Totais (2+3)	-23 636.0	-1 850.5	-19 485.0	-988.6	-8 391.6	-54 351.7	-87.4%
	-144.4%	-83.6%	-54.2%	-218.2%	-116.4%		
5. Resultados (1-4)	-7 269.3	363.4	16 487.2	-535.5	-1 183.0	7 862.8	+12.6%
% Rendimentos	-44.4%	+16.4%	+45.8%	-118.2%	-16.4%	+12.6%	

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

Dos diversos serviços que integram o regulamento de tarifas, distingue-se a TUP Navio cujo volume de rendimentos se prevê que totalize, em 2022, um total de 5,1 milhões de euros, correspondente a 31,4% do total, seguido do Reboque com 3,7 milhões de euros (22,7%), da Pilotagem com 3 milhões de euros (18,5%) e da Armazenagem/Ocupação de espaços com 1,8 milhões de euros (11%).

Os restantes serviços, que incluem os que decorrem da atividade do porto de Viana do Castelo, nomeadamente o Uso de equipamentos, a Movimentação de cargas e os Fornecimentos, representam um total de 2,7 milhões de euros, correspondente a 16,4% do volume global de rendimentos.

Salienta-se o facto de a generalidade dos serviços portuários contribuir para a situação económica deficitária, com destaque para a TUP Navio que apresenta um resultado negativo de cerca de -2,98 milhões de euros (que representa -58% do total de rendimento e 41% do resultado negativo total de -7,3 milhões de euros para a área de negócio), seguido do serviço de pilotagem, com -2,16 milhões de euros (correspondente a -71,2% dos rendimentos e a 29,7% do défice total).

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	5 133 093	31.4%	+1.8%	-58.0%
Pilotagem	3 033 609	18.5%	+4.5%	-71.2%
Reboque	3 720 844	22.7%	+2.7%	-15.2%
Amarração/ Desamarração	780 941	4.8%	-16.7%	-37.3%
Movimentação de Cargas	284 221	1.7%	-8.7%	-72.9%
Tráfego de Passageiros	179 960	1.1%	s/s	-1155.1%
Armazenagem/ Ocupação de Espaços	1 802 498	11.0%	+7.9%	+48.5%
Uso de Equipamentos	564 088	3.4%	+12.6%	+1.1%
Fornecimentos	200 109	1.2%	+3.9%	-22.2%
Resíduos	667 312	4.1%	+78.9%	+25.9%
TOTAL	16 366 674	100.0%	+5.2%	-44.4%

Importa realçar o serviço de passageiros que, conforme resulta da leitura do respetivo quadro anexo, gera gastos num total de 2,26 milhões de euros e apenas 180 mil euros de rendimentos, o que determina um défice de -2,08 milhões de euros (28,6% do défice total).

Estrutura Económica por Serviços Portuários - 2022 (valores previsionais)

Unidade: (10⁵ €)

Rubricas	TUP Navio	Pilotagem	Reboque	Amarração	Outros	Total	%
1. Rendimentos	5 133.1	3 033.6	3 720.8	780.9	3 698.2	16 366.7	+100.0%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%		
2. Gastos Diretos	-7 440.3	-5 192.3	-4 141.2	-1 067.0	-3 829.6	-21 670.4	-132.4%
	-144.9%	-171.2%	-111.3%	-136.6%	-103.6%		
3. Gastos Indiretos	-669.8	-	-145.1	-5.0	-1 145.7	-1 965.6	-12.0%
	-13.0%	-	-3.9%	-0.6%	-31.0%		
4. Gastos Totais (2+3)	-8 110.1	-5 192.3	-4 286.3	-1 072.0	-4 975.3	-23 636.0	-144.4%
	-158.0%	-171.2%	-115.2%	-137.3%	-134.5%		
5. Resultados (1-4)	-2 977.0	-2 158.7	-565.4	-291.0	-1 277.1	-7 269.3	-44.4%
% Rendimentos	-58.0%	-71.2%	-15.2%	-37.3%	-34.5%	-44.4%	

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

Na memória justificativa que acompanha a proposta de revisão do regulamento de tarifas para 2022, a APDL, por um lado, “propõe a atualização de tarifas relacionadas com a exploração económica dos portos de Leixões e Viana do Castelo, de montante igual ao da taxa de variação

do Índice harmonizado de preços no consumidor (IHPC) de 2021 que, de acordo com o Boletim Económico de junho do Banco de Portugal, se situará nos +0,7%” e, por outro lado, propõe as seguintes alterações:

- Alínea e) do artigo 10.º: eliminação da redução de 10% para os navios que escalem o Terminal Oceânico no porto de Leixões;
- Artigo 22.º: i) criação da possibilidade de os guindastes elétricos de via até 12 toneladas serem utilizados sem manobrador; ii) atualização da lista de equipamento disponível; iii) inclusão do equipamento Grua “GROVE 45”, com capacidade máxima de 45 toneladas, equipamento que se encontra em fase de reabilitação e que estará disponível para uso no porto de Viana do Castelo a partir de 2022; iv) inclusão de plataforma de elevatória, equipamento que se encontra disponível para utilização no porto de Viana do Castelo;
- Artigo 27.º: incorporação do disposto no Decreto-Lei n.º 102/2020, de 9 de dezembro, o qual transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva (UE) 2019/883 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, relativa aos meios portuários de receção de resíduos provenientes dos navios, através da criação de dois tipos de taxas, uma taxa indireta, aplicável a todos os navios, independentemente da entrega efetiva de resíduos, e uma taxa direta, aplicável consoante a quantidade e tipologia de resíduos efetivamente recolhida nos portos de Leixões e Viana do Castelo.

O ano de 2021 foi ainda fortemente marcado pelos impactos provocados pela pandemia, assim como pelo encerrar da atividade de refinação da Petrogal em Matosinhos e pela evolução negativa do tráfego de granéis líquidos, que a APDL prevê que venha a provocar decréscimos de cerca de 4% no movimento de mercadorias nos portos de Leixões e Viana do Castelo. Não obstante este cenário, a APDL continua a apostar no reforço da competitividade das empresas que utilizam os portos de Leixões e Viana do Castelo, nomeadamente as empresas do setor exportador, presentes em grande número nos respetivos *hinterland*.

Esta aposta traduz-se, entre outros, na “*promoção dos investimentos contemplados na Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente – Horizonte 2026, os quais obrigam a esforço financeiro elevado, ancorado numa expectativa de competitividade e sustentabilidade económico-financeira, aumento de tráfego e estimativa de incremento dos rendimentos, o que tem vindo a ser colocado em causa pela conjuntura pandémica atual*”.

As restrições impostas pela tutela acionista, que consistem essencialmente no “*cumprimento dos rácios de rentabilidade e de redução de gastos (...) ao mesmo tempo que procura incrementar as*

suas receitas mercantis, através do desenvolvimento de novas áreas de negócio, como é disso exemplo o acordo a celebrar com a Infraestruturas de Portugal para a transferência da gestão do terminal ferroviário de mercadorias de Leixões para a APDL, que permitam também gerar os fluxos necessários para financiar o investimento”.

De acordo com o Plano de Atividades e Orçamento (PAO) 2021-2023 da APDL, *“a APDL propõe-se investir um montante que ascende a 228,1 milhões de euros, (...) [em] 2021 estão previstos investimentos de cerca de 59 milhões de euros no porto de Leixões, 9 milhões de euros no porto de Viana do Castelo e 3 milhões de euros na Via Navegável do Douro (...) [os] investimentos a realizar nas duas unidades de negócio deficitárias [porto de Viana do Castelo e Via Navegável do Douro] revelam-se necessários para garantir as condições mínimas de operacionalidade e segurança das respetivas infraestruturas e equipamentos”.* De acordo com a APDL, o forte plano de investimentos no porto de Leixões tem como objetivo, entre outros, enfrentar os desafios ao crescimento que este porto enfrenta, *“com realce para a limitação física para a receção de navios de maior porte, para as questões de sustentabilidade ambiental e para o esgotamento da capacidade de expansão dos terraplenos”.*

A taxa de rentabilidade bruta média da APDL, com base nos balancetes que esta enviou à AMT, é de 7,27%, inferior a 13,15%, a taxa de rentabilidade de referência para 2022.

A APDL apresenta uma comparação das suas taxas da TUP Navio, pilotagem, reboque e amarração com as praticadas por outros portos nacionais, nomeadamente os portos de Aveiro, Lisboa, Setúbal e Sines.

A TUP Navio é mais elevada no porto de Leixões do que nos portos de Lisboa e Setúbal^{3, 4}, mas, por outro lado, também o são as percentagens de reduções associadas ao serviço de linha regular o que, segundo a APDL, resulta numa diferença líquida bastante reduzida.

As taxas de pilotagem e de reboque são inferiores no porto de Leixões do que nos restantes portos do Continente (com exceção da taxa de pilotagem no porto de Sines), sendo que as diferenças são particularmente significativas nas taxas de reboque.

Por fim, a comparação das taxas de amarração praticadas no porto de Leixões com as dos restantes portos do Continente não permite conclusões tão genéricas: as taxas de amarração no porto de Leixões são inferiores às dos portos de Aveiro e de Sines e são superiores às do porto

³ Com exceção das taxas praticadas para os navios *roll-on/roll-off*, mais elevadas no porto de Lisboa.

⁴ A comparação da TUP Navio do porto de Leixões com a dos portos de Aveiro e de Sines é difícil de avaliar porque a estrutura da taxa não é a mesma.



de Setúbal. A comparação com as mesmas taxas cobradas no porto de Lisboa é dificultada pelo facto de, neste último, a taxa variar em função dos horários em que o serviço é prestado.

No âmbito da consulta às entidades interessadas, a APDL solicitou o parecer das Comunidades Portuárias de Leixões e de Viana do Castelo sobre a revisão do regulamento de tarifas para 2022, as quais deram o seu parecer favorável.

5. CONCLUSÕES

No seguimento do exposto, a AMT aprova a proposta de revisão do regulamento de tarifas para 2022 apresentada pela APDL, 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 pelos pareceres favoráveis das Comunidades Portuárias de Leixões e de Viana do Castelo.

Lisboa, em 26 de novembro.

ANEXO

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DO DOURO, LEIXÕES E VIANA DO CASTELO, 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	55 587 309	51 938 394	51 508 832	55 343 149	-6.6%	-0.8%	+7.4%
14	Outros rendimentos	13 287 961	12 098 363	12 232 895	12 237 250	-9.0%	+1.1%	+0.0%
2	Subsídios à exploração	899 604	1 036 960	1 117 500	1 117 500	+15.3%	+7.8%	+0.0%
3	Ganhos/perdas imputados de subsidiárias ...	-	-	-	-	-	-	-
5	Trabalhos para a própria entidade	-	-	-	-	-	-	-
	TOTAL RENDIMENTOS	69 774 874	65 073 717	64 859 227	68 697 899	-6.7%	-0.3%	+5.9%
6	Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	-1 474 940	-1 316 054	-1 594 344	-1 628 694	-10.8%	+21.1%	+2.2%
7	Fornecimentos e serviços externos	-13 215 048	-13 162 065	-13 428 369	-13 913 500	-0.4%	+2.0%	+3.6%
8	Gastos com o pessoal	-15 515 318	-15 713 298	-16 387 236	-17 097 284	+1.3%	+4.3%	+4.3%
10	Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)	- 5 766	- 15 879	-	-	+175.4%	-100.0%	-
11	Provisões (aumentos/reduções)	-1 327 024	2 769 238	- 188 350	- 188 350	-308.7%	-106.8%	+0.0%
12	Imparidade de investimentos não depreciáveis ...	-2 316 882	- 748 264	-4 018 000	-3 675 750	-67.7%	+437.0%	-8.5%
13	Aumentos/reduções de justo valor	- 1 350	2 274	-	-	-268.4%	-100.0%	-
15	Outros gastos	-2 940 254	-2 886 384	-2 643 995	-2 882 235	-1.8%	-8.4%	+9.0%
	TOTAL DOS GASTOS	-36 796 582	-31 070 432	-38 260 294	-39 385 813	-15.6%	+23.1%	+2.9%
16	Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos	32 978 292	34 003 285	26 598 933	29 312 086	+3.1%	-21.8%	+10.2%
17	Gastos/reversões de depreciação e de amortização	-25 287 135	-25 319 507	-25 185 610	-26 352 277	+0.1%	-0.5%	+4.6%
18	Imparidade de investimentos depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)	1 636 149	474 500	3 939 401	3 939 401	-71.0%	+730.2%	+0.0%
19	Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)	9 327 306	9 158 278	5 352 724	6 899 210	-1.8%	-41.6%	+28.9%
20	Juros e rendimentos similares obtidos	-	-	-	-	-	-	-
21	Juros e gastos similares suportados	- 502 327	- 428 507	- 444 597	- 275 270	-14.7%	+3.8%	-38.1%
22	Resultado antes de impostos	8 824 979	8 729 771	4 908 127	6 623 940	-1.1%	-43.8%	+35.0%
23	Imposto sobre o rendimento do período	-2 568 036	-2 258 804	-1 104 651	-1 612 808	-12.0%	-51.1%	+46.0%
24	RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	6 256 943	6 470 967	3 803 476	5 011 132	+3.4%	-41.2%	+31.8%
	EBITDA / RENDIMENTOS	+47.3%	+52.3%	+41.0%	+42.7%	-	-	-
	EBIT / RENDIMENTOS	+13.4%	+14.1%	+8.3%	+10.0%	-	-	-
	INDICADORES DE RENTABILIDADE							
	- Das Vendas e Serviços Prestados	+11.3%	+12.5%	+7.4%	+9.1%	-	-	-
	- Do Total de Rendimentos	+9.0%	+9.9%	+5.9%	+7.3%	-	-	-

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DO DOURO, LEIXÕES E VIANA DO CASTELO, S.A.
Estrutura Económica por Área de Negócios - 2022 (valores previsionais)

Unidade: (10⁶ €)

Rubricas	Regulamento Geral de Tarifas	Tarifas Específicas	Concessões Carga	Outras Concessões	Outras Áreas de Negócio	Total	%
1. Rendimentos	16 366.7	2 213.9	35 972.3	453.1	7 208.6	62 214.6	+100.0%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%		
2. Gastos Diretos	-21 670.4	-1 356.2	-7 849.6	-908.2	-7 875.3	-39 659.7	-63.7%
	-132.4%	-61.3%	-21.8%	-200.5%	-109.2%		
2.1.CMVMC	-377.2	-	-	-1.1	-944.2	-1 322.5	-2.1%
	-2.3%	-	-	-0.3%	-13.1%		
2.2.FSE	-3 067.4	-489.4	-899.5	-240.1	-4 351.9	-9 048.3	-14.5%
	-18.7%	-22.1%	-2.5%	-53.0%	-60.4%		
2.3.Pessoal	-6 644.5	-249.8	-	-	-531.9	-7 426.2	-11.9%
	-40.6%	-11.3%	-	-	-7.4%		
2.4.Depreciações e amortizações	-7 701.0	-617.0	-5 443.1	-643.4	-1 937.9	-16 342.3	-26.3%
	-47.1%	-27.9%	-15.1%	-142.0%	-26.9%		
2.5.Outros Gastos	-3 880.5	-	-1 507.1	-23.6	-109.3	-5 520.4	-8.9%
	-23.7%	-	-4.2%	-5.2%	-1.5%		
3. Gastos Indiretos	-1 965.6	-494.3	-11 635.4	-80.4	-516.3	-14 692.0	-23.6%
	-12.0%	-22.3%	-32.3%	-17.7%	-7.2%		
3.1.CMVMC	-26.2	-5.8	-179.6	-0.7	-8.0	-220.3	-0.4%
	-0.2%	-0.3%	-0.5%	-0.1%	-0.1%		
3.2.FSE	-341.8	-84.2	-2 175.2	-11.5	-96.3	-2 709.1	-4.4%
	-2.1%	-3.8%	-6.0%	-2.5%	-1.3%		
3.3.Pessoal	-1 185.0	-310.2	-7 184.7	-40.4	-319.4	-9 039.7	-14.5%
	-7.2%	-14.0%	-20.0%	-8.9%	-4.4%		
3.4.Depreciações e amortizações	-284.3	-58.0	-2 066.5	-5.4	-92.4	-2 506.6	-4.0%
	-1.7%	-2.6%	-5.7%	-1.2%	-1.3%		
3.5.Outros Gastos	-128.3	-36.0	-29.4	-22.4	-0.2	-216.3	-0.3%
	-0.8%	-1.6%	-0.1%	-5.0%	-0.0%		
4. Gastos Totais (2+3)	-23 636.0	-1 850.5	-19 485.0	-988.6	-8 391.6	-54 351.7	-87.4%
	-144.4%	-83.6%	-54.2%	-218.2%	-116.4%		
5. Resultados (1-4)	-7 269.3	363.4	16 487.2	-535.5	-1 183.0	7 862.8	+12.6%
% Rentabilidade dos Rendimentos	-44.4%	+16.4%	+45.8%	-118.2%	-16.4%	+12.6%	