

## PARECER N.º 104/AMT/2021

[versão não confidencial]

**Assunto: PROPOSTA DE REVISÃO DO REGULAMENTO DE TARIFAS PARA 2022 DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DA FIGUEIRA DA FOZ, S.A.**

### 1. INTRODUÇÃO

A presente análise inscreve-se no cumprimento da missão da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), enquanto regulador económico independente, nos termos dos seus Estatutos, aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, e de acordo com as exigências que emanam da Lei-quadro das entidades reguladoras independentes, aprovada pela Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, e fundamenta-se nas atribuições previstas no n.º 1 do artigo 5.º dos referidos Estatutos, designadamente, (i) zelar pelo cumprimento do enquadramento legal, nacional, internacional e da União Europeia, aplicável à regulação, supervisão, promoção e defesa da concorrência, visando o bem público, a defesa dos interesses dos cidadãos e dos operadores económicos, e (ii) monitorizar e acompanhar as atividades dos mercados da mobilidade e dos transportes terrestres e fluviais.

É objetivo da AMT criar um ambiente regulatório mais favorável e facilitador do desenvolvimento integrado e eficiente do *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*, bem como do investimento estruturante no tecido produtivo, de forma a promover o crescimento económico e do emprego e o desenvolvimento de uma mobilidade sustentável como expressão de cidadania.

Nesse sentido, a promoção da competitividade do setor portuário é uma das linhas mestras da atuação da AMT, também, e desde logo, porque o próprio Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de novembro, ainda que emitido noutro contexto, estabelece que aquele regulamento é um instrumento de desenvolvimento dos portos que deve contribuir para alcançar uma quota significativa no mercado internacional de serviços portuários, melhorar o desempenho da estrutura portuária e a sua produtividade.

A necessidade de “assegurar o funcionamento eficiente dos mercados” e “a concorrência (...) entre os agentes mercantis”, em linha com o previsto 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*”<sup>1</sup>, que defende que é necessário promover a modernização, a eficiência e a qualidade dos serviços e infraestruturas portuárias, tendo em vista, designadamente, a diminuição dos custos da atividade portuária.

A promoção da eficiência dos portos passa pela existência de “*procedimentos, abertos e transparentes, de seleção dos prestadores de serviços portuários, bem como [de] regras para prevenir a fixação de preços abusivos pelos operadores com direitos exclusivos. Criando um contexto de concorrência aberta nos serviços portuários e introduzindo uma pressão concorrencial maior nos portos em que ela ainda não se exerce, incentivar-se-ão os operadores a prestarem serviços de maior qualidade e fiabilidade*”, o que também é alcançado através de procedimentos administrativos simplificados e desmaterializados.

Também é defendida “*a criação de comités consultivos dos utentes dos portos, (...) [de forma a centrar] a comunidade portuária (...) no serviço ao cliente e (...) [na prestação de] serviços de maior qualidade aos navios que escalam os portos e aos utentes do interior*”.

A Comissão defende igualmente uma “*maior autonomia às autoridades portuárias, em particular na fixação das taxas e na afetação dos recursos (...) [de forma a assegurar] a eficiência das operações portuárias*”, devendo ser “*contrabalançada pela supervisão, a cargo de uma autoridade independente que zelará pela lealdade da concorrência e pela coordenação da atividade portuária aos níveis nacional e europeu*”, promovendo igualmente a transparência dos financiamentos públicos.

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

---

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

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 CO<sub>2</sub> 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 navios<sup>2</sup>.

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

---

<sup>2</sup> 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 (10<sup>3</sup> 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 (10<sup>3</sup> 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: 10<sup>3</sup> EUR

Rubricas	2019	2020	2021	2022	% 2022	Δ% '22/'21
<b>RENDIMENTOS</b>						
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%
<b>TOTAL DE RENDIMENTOS</b>	<b>228 496.5</b>	<b>218 252.8</b>	<b>211 891.9</b>	<b>227 799.7</b>	<b>+147.6%</b>	<b>+7.5%</b>
<b>GASTOS</b>						
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%
<b>TOTAL DE GASTOS</b>	<b>-125 271.6</b>	<b>-105 084.6</b>	<b>-120 333.9</b>	<b>-123 587.2</b>	<b>-80.1%</b>	<b>+2.7%</b>
<b>EBITDA</b>	<b>103 224.9</b>	<b>113 168.2</b>	<b>91 558.0</b>	<b>104 212.5</b>	<b>+67.5%</b>	<b>+13.8%</b>
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%
<b>EBIT</b>	<b>70 643.9</b>	<b>33 567.9</b>	<b>29 927.2</b>	<b>27 305.1</b>	<b>+17.7%</b>	<b>-8.8%</b>
Juros e rendimentos / Juros e gastos / ...	-1 623.7	-1 157.3	-1 151.3	-986.0	-0.6%	-14.4%
<b>Resultado antes de impostos</b>	<b>69 020.2</b>	<b>32 410.6</b>	<b>28 775.9</b>	<b>26 319.1</b>	<b>+17.1%</b>	<b>-8.5%</b>
Imposto sobre o rendimento do período	-4 340.4	-4 310.9	-2 271.3	-3 599.1	-2.3%	+58.5%
<b>RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO</b>	<b>64 679.9</b>	<b>28 099.7</b>	<b>26 504.6</b>	<b>22 720.1</b>	<b>+14.7%</b>	<b>-14.3%</b>
<b>% sobre TOTAL DE RENDIMENTOS</b>	<b>+28.3%</b>	<b>+12.9%</b>	<b>+12.5%</b>	<b>+10.0%</b>	-	-

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%
<b>Total</b>	<b>205 096.3</b>	<b>190 995.8</b>	<b>195 791.0</b>	<b>202 212.2</b>	<b>100.0%</b>	<b>-6.9%</b>	<b>+2.5%</b>	<b>+3.3%</b>

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 APFF

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

#### 3.1. Da atividade portuária

Após registo de variações homólogas negativas no volume de carga movimentada no período entre os anos de 2017 e 2019, o porto da Figueira da Foz logrou observar um acréscimo de +1,6% em 2020, face ao movimento apurado no ano anterior, fruto de um significativo aumento do volume de carga desembarcada, de +13,2%, que anulou a diminuição de -3,6% do volume de carga embarcada.

Após este comportamento contrário ao observado na generalidade dos portos, o registo dos primeiros sete meses de 2021 indicia um recuo no volume de carga movimentada que aponta para -8,5% comparado ao ano anterior, por maior impacto na carga desembarcada, que pode

Carga Movimentada no porto de FIGUEIRA DA FOZ  
(10<sup>3</sup> Ton)

Operação	2019	2020	2021 (E)	2022 (P)
<b>Embarque</b>	1 333.6	1 285.4	1 266.3	1 406.1
Δ%	-4.7%	-3.6%	-1.5%	+11.0%
<b>Desembarque</b>	599.1	678.4	530.5	586.9
Δ%	-1.9%	+13.2%	-21.8%	+10.6%
<b>Total</b>	<b>1 932.8</b>	<b>1 963.8</b>	<b>1 796.8</b>	<b>1 992.9</b>
Δ%	-3.8%	+1.6%	-8.5%	+10.9%

atingir -21,8%, enquanto se estima que a redução na carga embarcada ronde os -1,5%.

Atento o comportamento histórico da atividade portuária de movimentação de carga deste porto, prevê-se para 2022 uma nova variação positiva que poderá traduzir-se num acréscimo de +10,9%, ficando, no entanto, ligeiramente aquém da fasquia de referência de dois milhões de toneladas.

Embora detenha uma dimensão pouco significativa no contexto nacional, o tráfego de contentores apresenta-se com alguma relevância para o porto da Figueira da Foz, embora registando uma

**Movimento de Contentores no porto de FIGUEIRA DA FOZ  
(10<sup>3</sup> TEU)**

Operação	2019	2020	2021 (E)	2022 (P)
Embarque	10.1	8.2	10.1	9.6
Δ%	+0.7%	-19.5%	+23.7%	-4.8%
Desembarque	10.3	9.5	11.5	10.0
Δ%	+17.2%	-7.7%	+21.1%	-12.9%
Total	20.4	17.6	21.6	19.6
Δ%	+8.4%	-13.5%	+22.3%	-9.1%

tendência de evolução negativa desde 2016, com algumas inflexões, nomeadamente em 2019, seguido de nova quebra em 2020, de -13,5%.

O comportamento histórico, marcado por natural variabilidade no volume de TEU movimentado, leva a que se preveja um novo decréscimo em 2022, que poderá traduzir-se em -9,1%, descendo para um nível correspondente à média dos quatro anos imediatamente anteriores.

O movimento de navios tem registado um comportamento idêntico ao do da carga, em termos da natureza das variações homólogas, tendo estas sido negativas entre 2017 e 2019 acumulando uma diminuição de cerca de -11,8% no número de escalas, crescendo ligeiramente em 2020, em +0,7% do que no ano anterior.

O número de escalas verificado nos primeiros sete meses de 2021 indicia novo decréscimo que poderá cifrar-se em -7,8%. Importa referir

que o volume de arqueação bruta nem sempre acompanhou o sentido da variação do número de escalas, sendo que, para o corrente ano, se estime igualmente uma quebra face ao registado em 2020, de -10,1%.

**Movimento de Navios no porto de FIGUEIRA DA FOZ**

Indicador	2019	2020	2021 (E)	2022 (P)
Número de Escalas	458	461	425	456
Δ%	-4.6%	+0.7%	-7.8%	+7.3%
Arqueação Bruta (10 <sup>3</sup> )	1 617.1	1 706.4	1 534.9	1 629.5
Δ%	-2.6%	+5.5%	-10.1%	+6.2%

Analisado o comportamento histórico, nomeadamente no que respeita à variabilidade observada, poderá esperar-se para 2022 um acréscimo quer do número de escalas, quer do volume de arqueação bruta, de respetivamente +7,3% e +6,2%.

O enquadramento global traçado apresenta um ambiente favorável a um desenvolvimento da atividade portuária em 2022, suscetível de robustecer a estrutura económica da APFF, independentemente da revisão do regulamento de tarifas em apreciação.

## 3.2. Da situação económica

### 3.2.1. Global

A estrutura económica da APFF tem observado um comportamento relativamente irregular, se avaliado pelos resultados líquidos dos últimos exercícios, que foram negativos em 2017 e em 2019, tendo, neste último ano antes do início da pandemia, registado um prejuízo de -1,28 milhões de euros, correspondente a -23,8% do volume total de rendimentos, o qual evoluiu, em 2020, ano caracterizado por um abrandamento generalizado da economia, para um superávit de +2,55 milhões de euros, correspondente a 52,5% dos rendimentos.

Sublinha-se, contudo, que o resultado apurado em 2020 é muito influenciado pelo registo de um valor positivo na rubrica 'Imparidade de investimentos depreciables/amortizáveis (perdas/reversões)' de 5,9 milhões de euros, quando a média dos três exercícios anteriores é de 2,25 milhões de euros, uma vez que o volume total de rendimentos regista um recuo de -9,9%.

APFF					Unidade: 10 <sup>3</sup> EUR	
Rubricas	2019	2020	2021	2022	% 2022	Δ% '22/'21
<b>RENDIMENTOS</b>						
Vendas e serviços prestados	1 336.2	1 380.8	1 482.3	1 579.3	+100.0%	+6.5%
Δ%	-	+3.3%	+7.3%	+6.5%	-	-
Outros	4 057.3	3 479.8	3 756.3	3 094.8	+196.0%	-17.6%
<b>TOTAL DE RENDIMENTOS</b>	<b>5 393.6</b>	<b>4 860.6</b>	<b>5 238.6</b>	<b>4 674.2</b>	<b>+296.0%</b>	<b>-10.8%</b>
<b>GASTOS</b>						
Fornecimentos e serviços externos	-2 601.0	-1 282.0	-1 802.7	-1 360.6	-86.1%	-24.5%
Gastos com o pessoal	-1 725.2	-1 741.3	-1 826.4	-1 872.3	-118.6%	+2.5%
Outros	-564.1	-1 808.6	-1 002.4	-568.9	-36.0%	-43.2%
<b>TOTAL DE GASTOS</b>	<b>-4 890.3</b>	<b>-4 831.8</b>	<b>-4 631.5</b>	<b>-3 801.8</b>	<b>-240.7%</b>	<b>-17.9%</b>
<b>EBITDA</b>	<b>503.3</b>	<b>28.8</b>	<b>607.1</b>	<b>872.4</b>	<b>+55.2%</b>	<b>+43.7%</b>
Amortizações / ...	-3 584.2	-3 595.0	-3 712.0	-3 728.8	-236.1%	+0.5%
Imparidades / ...	1 878.6	5 943.3	3 235.0	3 249.6	+205.8%	+0.5%
<b>EBIT</b>	<b>-1 202.4</b>	<b>2 377.2</b>	<b>130.1</b>	<b>393.2</b>	<b>+24.9%</b>	<b>+202.2%</b>
Juros e rendimentos / Juros e gastos / ...	6.6	14.9	-	-	-	-
<b>Resultado antes de impostos</b>	<b>-1 195.9</b>	<b>2 392.1</b>	<b>130.1</b>	<b>393.2</b>	<b>+24.9%</b>	<b>+202.2%</b>
Imposto sobre o rendimento do período	-87.2	161.7	80.7	80.7	+5.1%	-
<b>RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO</b>	<b>-1 283.0</b>	<b>2 553.8</b>	<b>210.8</b>	<b>473.9</b>	<b>+30.0%</b>	<b>+124.8%</b>
<b>% sobre TOTAL DE RENDIMENTOS</b>	<b>-23.8%</b>	<b>+52.5%</b>	<b>+4.0%</b>	<b>+10.1%</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

A estimativa da APFF para o corrente exercício de 2021 aponta para um crescimento dos rendimentos de cerca de +100 mil euros nas vendas e prestações de serviços, sendo de +378 no total (superior a +7,8% ao volume do 2020), simultaneamente a uma retração dos gastos de 200 mil euros, que determina um resultado líquido positivo de cerca de +210 mil euros (margem de +4% dos rendimentos).

Para 2022, estima-se a manutenção de uma evolução positiva não obstante o recuo do total de rendimentos de cerca de -564 mil euros (-10,8%), compensado pela redução mais expressiva do total de gastos, que ascende a cerca de -830 mil euros (-17,9%), sublinhando o crescimento dos rendimentos com origem nas vendas e prestação de serviços, mais diretamente relacionados com



a movimentação de carga. Assinala-se o crescimento do EBITDA em +43,7% e o EBIT a triplicar o valor de 2021.

No quadro anexo apresenta-se em maior detalhe a demonstração de resultados dos exercícios entre 2019 e 2022.

### 3.2.2. Estrutura económica por áreas de negócio

O valor do total de rendimentos apresentado no quadro anterior tem por base os proveitos gerados pelas várias áreas de negócios desenvolvidas pela APFF, prevendo que atinjam 4,67 milhões de euros em 2022, e que se distribui pelas várias áreas de negócio conforme quadro seguinte.

O montante mais significativo deste volume de rendimentos respeita aos serviços prestados no perímetro do regulamento de tarifas específicas, que se traduz num volume de 2,54 milhões de euros (diminuição de -6,2% face a 2021), refletindo uma quota de 54,4%, e cuja aprovação é efetuada diretamente pela administração portuária, sem intervenção da AMT.

Os serviços prestados no âmbito do regulamento de tarifas em apreciação surgem na segunda posição, com um volume total de 1,62 milhões de euros, que corresponde a uma quota de 34,7% do total, após uma diminuição (não explicado) de -20,1% face a 2021. O conjunto formado pelas concessões de pesca e de náutica de recreio, bem como das 'outras áreas de negócios' é responsável por 10,9% do total, e apresenta um aumento de +2,1%.

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	1 620 829	34.7%	-20.1%	+0.0%
Regulamento de Tarifas Específicas	2 542 199	54.4%	-6.2%	+0.0%
Concessões Pesca	264 981	5.7%	+2.2%	+0.0%
Concessões Náutica de Recreio	192 716	4.1%	+2.0%	+0.0%
Outras áreas de negócio	51 673	1.1%	+2.1%	+0.0%
<b>Total</b>	<b>4 672 399</b>	<b>100.0%</b>	<b>-10.8%</b>	<b>+0.0%</b>

Sublinha-se o facto de a APFF não ter apresentado os custos, reais ou estimados, associados a cada uma das áreas de negócio para o ano de 2022, pelo que se referem os valores relativos a 2020, apresentados de forma sucinta no quadro seguinte e com maior detalhe no quadro em anexo.

A leitura deste quadro evidencia uma exploração deficitária do conjunto das áreas de negócio, que atinge um défice total de -1,85 milhões de euros, correspondente a -38,3% do total dos rendimentos.

À área de negócio relativa à aplicação do regulamento de tarifas em apreciação corresponde à maior parte desse défice, assumindo a responsabilidade por um resultado de -1,27 milhões de euros, correspondente a -68,6% do total dos respetivos rendimentos.

A única área de negócio com resultado positivo é a relativa ao regulamento de tarifas específicas, que obtém um superáвите de +359,3 mil euros (+14,6% do total dos respetivos rendimentos).

#### Resumo da Estrutura Económica por Área de Negócios - 2020

Unidade: (10<sup>3</sup> €)

Rubricas	Regulamento Geral de Tarifas	Tarifas Especificas	Concessões Carga	Outras Concessões	Outras Áreas de Negócio	Total	%
1. Rendimentos	1 844.9 100.0%	2 455.9 100.0%	-	472.1 100.0%	51.5 100.0%	4 824.3	+100.0%
2. Gastos Diretos	-2 824.7 -153.1%	-1 552.8 -63.2%	-	-1 265.3 -268.0%	-99.2 -192.8%	-5 741.9	-119.0%
3. Gastos Indiretos	-285.5 -15.5%	-543.9 -22.1%	-	-90.1 -19.1%	-11.4 -22.1%	-930.8	-19.3%
4. Gastos Totais (2+3)	-3 110.2 -168.6%	-2 096.6 -85.4%	-	-1 355.4 -287.1%	-110.6 -214.9%	-6 672.8	-138.3%
5. Resultados (1-4)	-1 265.3	359.3	-	-883.3	-59.2	-1 848.5	-38.3%
% Rendimentos	-68.6%	+14.6%	-	-187.1%	-114.9%	-38.3%	

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

O volume de rendimentos que a APFF prevê para 2022 no âmbito da aplicação do regulamento de tarifas tem origem nos serviços apresentados no quadro seguinte, que evidencia o elevado peso que detêm a TUP Navio e a Pilotagem, representando quotas idênticas na casa de 41,4%. Importa, contudo, salientar que a APFF prevê um crescimento de +5,9% para os serviços de Pilotagem e de uma significativa quebra na TUP Navio, de -40,8%, cuja explicação, de acordo com a APFF, decorre da prática contabilística de afetação às áreas de negócio de rendimentos provenientes de subsídios à exploração e ao investimento, de valor significativo em 2021 e anos anteriores, e não previsto para 2022, o que, acresce referir, dificulta a perceção da estrutura económica aos diversos serviços portuários do perímetro do regulamento de tarifas.

Dos restantes serviços assinala-se a Amarração/Desamarração que representa 15%, deixando para a Armazenagem/Ocupação de espaços e Uso de equipamentos uma quota residual de 2,3% no seu conjunto.

#### 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	670 355	41.4%	-40.8%	-
Pilotagem	671 237	41.4%	+5.9%	-
Amarração/ Desamarração	242 615	15.0%	+5.9%	-
Armazenagem/ Ocupação de Espaços	16 318	1.0%	+36.4%	-
Uso de Equipamentos	20 304	1.3%	+2.5%	-
<b>TOTAL</b>	<b>1 620 829</b>	<b>100.0%</b>	<b>-20.1%</b>	<b>-</b>

Dado a APFF não ter apresentado uma estimativa para 2021 e previsão para 2022 dos gastos que necessita suportar para a prestação dos serviços referidos, permitindo avaliar o grau de ajustamento das tarifas para o mesmo período a que se referem os rendimentos, sublinha-se que

os dados de 2020 revelam uma exploração deficitária de todos os serviços que se enquadram no perímetro do regulamento de tarifas, com destaque para a Pilotagem que originou um défice de -780 mil euros, ultrapassando em valor dos rendimentos em 34,7%.

Em ordem decrescente de volume do défice surge a TUP Navio, que apresenta um défice de -425 mil euros, correspondente a -41,3% do valor dos rendimentos, seguida da Amarração, com -49,5 mil euros (-23,3% dos rendimentos), e os outros serviços, que no quadro resumo seguinte surgem agregados e apresentam um défice de -10,5 mil euros (-43,6% dos rendimentos), mas que o detalhe do quadro anexo mostra tratar-se de Armazenagem e Uso de equipamentos, apresentando cada um deles também um resultado negativo.

#### Estrutura Económica por Área de Negócios - 2020 (valores previsionais)

Unidade: (10<sup>3</sup> €)

Rubricas	TUP Navio	Pilotagem	Reboque	Amarração	Outros	Total	%
1. Rendimentos	1 029.6	579.2	-	212.1	24.0	1 844.9	+100.0%
	100.0%	100.0%	-	100.0%	100.0%		
2. Gastos Diretos	-1 331.2	-1 249.7	-	-214.6	-29.1	-2 824.7	-153.1%
	-129.3%	-215.8%	-	-101.2%	-121.5%		
3. Gastos Indiretos	-123.6	-109.6	-	-47.0	-5.3	-285.5	-15.5%
	-12.0%	-18.9%	-	-22.1%	-22.1%		
4. Gastos Totais (2+3)	-1 454.8	-1 359.3	-	-261.6	-34.5	-3 110.2	-168.6%
	-141.3%	-234.7%	-	-123.3%	-143.6%		
5. Resultados (1-4)	-425.2	-780.1	-	-49.5	-10.5	-1 265.3	-68.6%
% Rendimentos	-41.3%	-134.7%	-	-23.3%	-43.6%	-68.6%	

Da leitura do quadro constante do anexo constata-se que a rubrica de gastos com pessoal é a que detém o peso mais significativo, absorvendo, em termos de gastos diretos, 57,1% dos rendimentos, e 37,3% do total dos gastos, seguindo-se a rubrica de depreciações e amortizações, com 54,6% dos rendimentos e 35,7% do total dos gastos diretos, refletindo o elevado valor do imobilizado afeto à exploração.

É de salientar que o peso das diversas rubricas de gastos apresenta algumas assimetrias na distribuição pelos diversos serviços, sendo que os gastos com pessoal na Pilotagem apresentam, naturalmente, um peso elevado, ultrapassando, só por si, o valor dos respetivos rendimentos em 35%.

#### 4. APRECIACÃO DA PROPOSTA DE REVISÃO DE REGULAMENTO DE TARIFAS DA APFF

A APFF “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 APFF propõe ainda a atualização do conteúdo do regulamento de tarifas, traduzida em: i) eliminação dos artigos 11.º (TUP-Carga) e 23.º (Contentores), por serem serviços que atualmente não se encontram a ser prestados por aquela AP; ii) inclusão dos artigos 16.º (taxa de carbono sobre os navios de passageiros) e o 17.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.

A atualização das tarifas prevista na proposta de revisão do regulamento de tarifas em análise vai permitir à APFF aumentar o volume de negócios, contribuindo dessa forma para a redução do peso dos gastos operacionais no volume de negócios, restrição imposta pela tutela acionista. Vai também permitir acumular excedentes de tesouraria que, por sua vez, permitirão financiar os investimentos previstos no Plano de Atividades e Orçamento (PAO) 2021-2023, que ascendem ao montante de 21,5 milhões de euros, dos quais 15,2 milhões de euros em 2022. Destes, 4,7 milhões de euros (30,9%) serão financiados por fundos próprios da APFF.

De acordo com os balancetes enviados pela APFF, e não obstante o facto de a rentabilidade do volume de negócios dos últimos exercícios se situar na casa de 10%, apura-se uma taxa de rentabilidade bruta média com um valor negativo de -22,74%, fortemente influenciada pelo volume de imparidades registadas e significativamente inferior à taxa de rentabilidade de referência que, para 2022, é de 13,15%.

A APFF apresenta uma comparação da TUP Navio e da taxa de pilotagem, para 2 tipologias específicas de navio e duração da escala, com as mesmas taxas cobradas pela APA e pela APDL (porto de Leixões). Esta comparação permite concluir que, para os navios de carga geral, as tarifas cobradas pela APFF são mais elevadas do que as cobradas pela APDL mas menos do que as cobradas pela APA e que, para os navios porta contentores, as tarifas cobradas pela APFF são mais elevadas do que as cobradas pela APDL.

A APFF enviou a proposta de revisão do seu regulamento de tarifas para 2022 à Comunidade Portuária da Figueira da Foz, a qual concordou com a mesma.

## 5. CONCLUSÕES

No seguimento do exposto, a AMT aprova a proposta de revisão do regulamento de tarifas para 2022 apresentada pela APFF, 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 favorável da Comunidade Portuária da Figueira da Foz.

ANEXO

ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DA FIGUEIRA DA FOZ, 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	1 336 240	1 380 828	1 482 291	1 579 330	+3.3%	+7.3%	+6.5%
14	Outros rendimentos	3 202 041	3 037 905	3 256 284	3 094 823	-5.1%	+7.2%	-5.0%
2	Subsídios à exploração	855 302	441 851	500 000	-	-48.3%	+13.2%	-100.0%
3	Ganhos/perdas imputados de subsidiárias ...	-	-	-	-	-	-	-
5	Trabalhos para a própria entidade	-	-	-	-	-	-	-
	<b>TOTAL RENDIMENTOS</b>	<b>5 393 583</b>	<b>4 860 584</b>	<b>5 238 575</b>	<b>4 674 153</b>	<b>-9.9%</b>	<b>+7.8%</b>	<b>-10.8%</b>
6	Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	-	-	-	-	-	-	-
7	Fornecimentos e serviços externos	-2 601 047	-1 281 966	-1 802 682	-1 360 556	-50.7%	+40.6%	-24.5%
8	Gastos com o pessoal	-1 725 161	-1 741 254	-1 826 410	-1 872 313	+0.9%	+4.9%	+2.5%
10	Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)	- 326 944	- 601 474	- 463 250	- 106 137	+84.0%	-23.0%	-77.1%
11	Provisões (aumentos/reduções)	-	-	-	-	-	-	-
12	Imparidade de investimentos não depreciáveis ...	-	-	-	-	-	-	-
13	Aumentos/reduções de justo valor	-	-	-	-	-	-	-
15	Outros gastos	- 237 177	-1 207 078	- 539 124	- 462 777	+408.9%	-55.3%	-14.2%
	<b>TOTAL DOS GASTOS</b>	<b>-4 890 329</b>	<b>-4 831 772</b>	<b>-4 631 466</b>	<b>-3 801 783</b>	<b>-1.2%</b>	<b>-4.1%</b>	<b>-17.9%</b>
16	Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos	503 253	28 812	607 108	872 369	-94.3%	s/s	+43.7%
17	Gastos/reversões de depreciação e de amortização	-3 584 234	-3 594 966	-3 712 004	-3 728 804	+0.3%	+3.3%	+0.5%
18	Imparidade de investimentos depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)	1 878 552	5 943 327	3 234 986	3 249 627	+216.4%	-45.6%	+0.5%
19	Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)	-1 202 430	2 377 173	130 090	393 192	-297.7%	-94.5%	+202.2%
20	Juros e rendimentos similares obtidos	6 559	14 888	-	-	+127.0%	-100.0%	-
21	Juros e gastos similares suportados	-	-	-	-	-	-	-
22	Resultado antes de impostos	-1 195 871	2 392 061	130 090	393 192	-300.0%	-94.6%	+202.2%
23	Imposto sobre o rendimento do período	- 87 172	161 700	80 728	80 728	-285.5%	-50.1%	+0.0%
24	<b>RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO</b>	<b>-1 283 042</b>	<b>2 553 761</b>	<b>210 817</b>	<b>473 920</b>	<b>-299.0%</b>	<b>-91.7%</b>	<b>+124.8%</b>
	<b>EBITDA / RENDIMENTOS</b>	<b>+9.3%</b>	<b>+0.6%</b>	<b>+11.6%</b>	<b>+18.7%</b>	-	-	-
	<b>EBIT / RENDIMENTOS</b>	<b>-22.3%</b>	<b>+48.9%</b>	<b>+2.5%</b>	<b>+8.4%</b>	-	-	-
	<b>INDICADORES DE RENTABILIDADE</b>							
	- Das Vendas e Serviços Prestados	-96.0%	+184.9%	+14.2%	+30.0%	-	-	-
	- Do Total de Rendimentos	-23.8%	+52.5%	+4.0%	+10.1%	-	-	-

ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DA FIGUEIRA DA FOZ, S.A.  
Estrutura Económica por Área de Negócios - 2020

Unidade: (10³ €)

Rubricas	Regulamento Geral de Tarifas	Tarifas Específicas	Concessões Carga	Outras Concessões	Outras Áreas de Negócio	Total	%
<b>1. Rendimentos</b>	<b>1 844.9</b>	<b>2 455.9</b>	-	<b>472.1</b>	<b>51.5</b>	<b>4 824.3</b>	<b>+100.0%</b>
	100.0%	100.0%	-	100.0%	100.0%		
<b>2. Gastos Diretos</b>	<b>-2 824.7</b>	<b>-1 552.8</b>	-	<b>-1 265.3</b>	<b>-99.2</b>	<b>-5 741.9</b>	<b>-119.0%</b>
	-153.1%	-63.2%	-	-268.0%	-192.8%		
2.1.CMVMC	-	-	-	-	-	-	+0.0%
	-	-	-	-	-		
2.2.FSE	-718.8	-20.6	-	-164.4	-49.0	-952.8	-19.8%
	-39.0%	-0.8%	-	-34.8%	-95.2%		
2.3.Pessoal	-1 054.1	-71.9	-	-137.8	-	-1 263.9	-26.2%
	-57.1%	-2.9%	-	-29.2%	-		
2.4.Depreciações e amortizações	-1 007.1	-1 460.2	-	-963.1	-50.2	-3 480.6	-72.1%
	-54.6%	-59.5%	-	-204.0%	-97.6%		
2.5.Outros Gastos	-44.6	-	-	-	-	-44.6	-0.9%
	-2.4%	-	-	-	-		
<b>3. Gastos Indiretos</b>	<b>-285.5</b>	<b>-543.9</b>	-	<b>-90.1</b>	<b>-11.4</b>	<b>-930.8</b>	<b>-19.3%</b>
	-15.5%	-22.1%	-	-19.1%	-22.1%		
3.1.CMVMC	-	-	-	-	-	-	+0.0%
	-	-	-	-	-		
3.2.FSE	-100.9	-192.3	-	-31.9	-4.0	-329.1	-6.8%
	-5.5%	-7.8%	-	-6.7%	-7.8%		
3.3.Pessoal	-146.4	-278.9	-	-46.2	-5.8	-477.4	-9.9%
	-7.9%	-11.4%	-	-9.8%	-11.4%		
3.4.Depreciações e amortizações	-35.1	-66.8	-	-11.1	-1.4	-114.3	-2.4%
	-1.9%	-2.7%	-	-2.3%	-2.7%		
3.5.Outros Gastos	-3.1	-5.9	-	-1.0	-0.1	-10.0	-0.2%
	-0.2%	-0.2%	-	-0.2%	-0.2%		
<b>4. Gastos Totais (2+3)</b>	<b>-3 110.2</b>	<b>-2 096.6</b>	-	<b>-1 355.4</b>	<b>-110.6</b>	<b>-6 672.8</b>	<b>-138.3%</b>
	-168.6%	-85.4%	-	-287.1%	-214.9%		
<b>5. Resultados (1-4)</b>	<b>-1 265.3</b>	<b>359.3</b>	-	<b>-883.3</b>	<b>-59.2</b>	<b>-1 848.5</b>	<b>-38.3%</b>
<b>% Rentabilidade dos Rendimentos</b>	<b>-68.6%</b>	<b>+14.6%</b>	-	<b>-187.1%</b>	<b>-114.9%</b>	<b>-38.3%</b>	