

PARECER N.º 105/AMT/2021

[versão não confidencial]

Assunto: PROPOSTA DE REVISÃO DO REGULAMENTO DE TARIFAS PARA 2022 DA ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE SETÚBAL E SESIMBRA, 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. AI9 - Portos, Transportes Marítimos e Logística). De acordo com o definido no âmbito desta área de intervenção prioritária (AI9),

“Portugal detém na sua herança marítima e na sua centralidade atlântica um posicionamento geoestratégico que lhe permite continuar a apostar na sua maritimidade e na sua potencialidade enquanto hub atlântico nas cadeias logísticas globais de base marítima. Assim, o reforço desta posição no cruzamento das principais rotas marítimas internacionais deve assumir um papel central de atuação, designadamente na aposta da componente do tráfego de carga contentorizada, fazendo do país uma plataforma giratória de cargas entre os continentes europeu, americano e africano, na componente do turismo marítimo sustentável, e na componente de serviços e abastecimento de energias limpas.

Para este efeito, a gestão e a promoção da marca “Portos de Portugal” deve ser uma prioridade no campo internacional, tirando partido dos portos como elementos agregadores para fazer crescer Portugal como plataforma de movimentação de mercadorias no Atlântico, através da captação de linhas de transporte marítimo e da fixação de empresas no seu território, e em articulação com o Plano de Ação para o Atlântico 2.0 da Comissão Europeia. Neste contexto, o ordenamento portuário na relação com as cidades e na intermodalidade com o território, e na ligação com as redes de transporte internacional, agregado ao conjunto de novos projetos de expansão portuária deve permitir ambicionar novas dimensões de crescimento e de desenvolvimento económico do país, mantendo e gerando mais emprego e riqueza, sempre no estreito respeito dos objetivos de sustentabilidade ambiental e salvaguarda do património cultural. (...) Por outro lado, a operação portuária deverá cada vez mais acompanhar os melhores indicadores de produtividade, dentro de um quadro de estabilidade laboral e de sustentabilidade económica para todas as partes envolvidas. Deverá ser dada prioridade à gestão moderna de portos, (...) com a prática de tarifários competitivos, catalisadores na atração de serviços e empresas.

Em toda a cadeia logística (...) a contínua aposta no estado-da-arte da automação, digitalização e simplificação de procedimentos é fundamental, a par de uma contínua adaptação na proteção do ambiente e na transição energética. Por esta razão, o Mar ocupa um lugar de destaque nos projetos do SIMPLEX, em matéria de simplificação, digitalização, mas também de dados abertos.

Os portos deverão repensar de forma inovadora a sua capacidade de armazenamento e processamento e encontrar novas maneiras de atender à procura. Complementarmente, os portos e as suas acessibilidades marítimas e terrestres devem ser seguros e fluidos, através da implementação de planos de desenvolvimento e de manutenção das condições adequadas de operacionalidade”.

Por último, será ainda de atender à Estratégia da Comissão Europeia “*Portos marítimos europeus no horizonte de 2030: os desafios*”¹, que defende que é necessário promover a modernização, a eficiência e a qualidade dos serviços e infraestruturas portuárias, tendo em vista, designadamente, a diminuição dos custos da atividade portuária.

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

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

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

Na verdade, estas orientações corporizam-se, na sua maioria, no Regulamento (UE) 2017/352 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de fevereiro de 2017 (Regulamento), que estabelece o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos, ainda não acomodado na sua totalidade no ordenamento jurídico português.

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

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

de 15 de fevereiro de 2017 e que tenham vigência limitada. No entanto, os contratos de serviços portuários celebrados antes desta última data que não tenham vigência limitada, ou que tenham efeitos semelhantes, devem ser alterados até ao dia 1 de julho de 2025, a fim de dar cumprimento ao disposto no referido regulamento.

Não obstante, as regras gerais são aplicáveis na sua quase totalidade, podendo ser implementadas independentemente de, como atrás referido, se proceder à ponderação sobre a necessidade de revisão do atual enquadramento legal aplicável ao setor marítimo-portuário, designadamente a atualização do Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente.

Como já tivemos a oportunidade de referir, no que se refere a taxas portuárias, o Regulamento estabelece que estas devem ser fixadas de acordo com a estratégia comercial e com os planos de investimento do porto em questão, no quadro da política portuária geral do país, mas também devem ser transparentes, facilmente identificáveis, não discriminatórias e proporcionadas em relação ao custo do serviço prestado, e devem contribuir para a manutenção e para o desenvolvimento da infraestrutura e das instalações portuárias, bem como para a prestação dos serviços necessários para efetuar ou facilitar as operações de transporte, devendo ser evitada uma tarifação excessiva dos serviços portuários, nos casos em que a situação do mercado dos serviços portuários não permita uma concorrência efetiva.

Em suma, as orientações europeias e nacionais para o setor portuário influenciam, de forma relevante, a política tarifária de cada porto, devendo ser tidas em devida conta na aprovação das propostas de revisão dos regulamentos de tarifas em cada ano.

Nesse sentido, deve procurar-se o equilíbrio, nem sempre fácil face à diversidade de circunstancialismos locais, entre as necessidades de investimento e modernização da infraestrutura e serviços e os imperativos de transparência e de equivalência e proporcionalidade entre as taxas por serviços prestados e os custos tidos com esses serviços, sempre num caminho de promoção da competitividade e concorrência saudável no setor.

2. ENQUADRAMENTO GERAL

Os portos comerciais têm um papel fundamental no desenvolvimento da economia, quer numa perspetiva regional, delimitada pelas respetivas áreas de influência, o seu *hinterland*, quer numa perspetiva nacional. O desenvolvimento da própria atividade económica, incluindo nos mercados internacionais, define um contexto, a nível setorial e a nível macro, cuja evolução é avaliada e objeto de projeções, criando expectativas aos agentes económicos, em função das quais estes definem os seus planos e programas de ação.

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

2.1. Breve caracterização da conjuntura macroeconómica

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

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

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

A nível mundial, relevante para a economia nacional em geral, dada a sua elevada abertura ao exterior, e atividade portuária em particular, a OCDE prevê um crescimento do PIB de +5,8% em 2021 e de +4,4% em 2022, sendo que para zona euro estes indicadores assumem, respetivamente, os valores de +4,3% e de +4,4%.

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

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

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

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

2.2. Do sistema portuário do Continente

Atividade portuária

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

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

se processava no porto de Sines, e que, em 2020, se traduziu numa diminuição de quase três milhões de toneladas comparativamente a 2019, e de cerca de cinco milhões de toneladas se comparada a um ano de atividade normal daquelas centrais.

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

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

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

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

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

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

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

EVOLUÇÃO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA - CARGA MOVIMENTADA (10³ ton)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

EVOLUÇÃO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA - MOVIMENTO DE NAVIOS

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

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

Como consideração final, salienta-se que, para o ano 2022, ano de aplicação dos regulamentos de tarifas cuja revisão por parte das respetivas administrações portuárias está em apreciação, se prevê um clima favorável ao crescimento da atividade portuária, induzindo a melhoria da estrutura económica dessas entidades, sem prejuízo das especificidades de algumas, que poderão ter comportamentos distintos.

Situação económica global das administrações portuárias

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

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

Unidade: 10³ EUR

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

Dada a maior rigidez da esfera dos gastos operacionais, tratando-se maioritariamente de custos fixos, as AP estimam que o respetivo volume evolua em 2021 no sentido de um acréscimo de +8,3% face a 2020, o que, equacionando também as rubricas de gastos não relacionadas

diretamente com a atividade operacional (amortizações, imparidades, ...), conduz a uma quebra dos resultados líquidos de 2021 na ordem de -1,6 milhões de euros, para um total de 26,5 milhões de euros, o que representa uma diminuição de -5,6% face ao verificado em 2020, mas que conta com o registo de ganhos de 11,4 milhões relativos a 'imparidades de investimentos'. A taxa de rentabilidade do volume de negócios mantém-se num nível próximo do verificado em 2020, na casa de +12,5% (-0,4 pontos percentuais), significativamente mais baixa do que a apurada em 2019 (28,3%), mas que desceria para +7,1% sem o registo das referidas imparidades.

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

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

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

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

Em posição de destaque surgem os serviços e fornecimentos integrados em regulamentos de tarifas específicas, definidos autonomamente pelas administrações portuárias, e que, também em 2021, representaram 9,3% dos rendimentos. As concessões de pesca e de náutica de recreio

assumem um peso relativo pouco significativo, de 0,8% no seu conjunto, enquanto que 'outras concessões' e 'outras áreas de negócio' representam respetivamente cerca de 4,1% e de 14,6%.

Orientações e Estratégias

Nos termos do Despacho n.º 395/2020 – SET, de 27 de julho, e atendendo à atipicidade do ano em curso, “*fruto da situação conjuntural determinada pela pandemia provocada pelo vírus SARS-CoV-2*”, as empresas do setor empresarial do Estado deverão perspetivar a respetiva atividade e elaborar os seus planos anuais e plurianuais tendo como base de comparação o ano de 2019 e não o ano de 2020.

Assim, nos termos do referido despacho do Gabinete do Secretário de Estado do Tesouro, os “*cenários de evolução da situação financeira das empresas deverão, no respeito pelas orientações setoriais, prever, no plano anual (2021) como no plano plurianual (triénio):*”

- i) Um crescimento do volume de negócios (vendas e serviços prestados) em linha com as necessidades das populações, promotor da competitividade das empresas e que melhore a eficiência da afetação dos recursos públicos. O planeamento das atividades deve privilegiar um modelo de desenvolvimento sustentado do negócio, com crescimento gradual, mas estável ao longo do triénio. Neste sentido, são necessariamente objeto de rigorosa fundamentação as previsões de volume de negócios cujo crescimento for superior, em termos percentuais, à soma da taxa de crescimento real do consumo privado ou do PIB (consoante for mais indicado) referente ao ano de 2019 no Plano de Atividades e Orçamento (“PAO”) anual (para 2021) ou ao ano anterior nos restantes anos, com a inflação esperada acrescida de 1 ponto percentual;*
- ii) Os gastos operacionais deverão evoluir a taxa percentual (em 2021 face a 2019, sobre o ano anterior nos restantes anos do triénio) inferior à do volume de negócios;*
- iii) O aumento da despesa de pessoal, com exceção da relativa aos corpos sociais e descontado o efeito do absentismo, não deverá ser percentualmente superior ao do volume de negócios, independentemente do disposto em instrumentos de regulação coletiva do trabalho ou regulamentos internos, exceto se houver redução no mesmo montante dos fornecimentos e serviços externos;*
- iv) Os aumentos da despesa em FSE não deverão ser percentualmente superiores à taxa de crescimento do volume de negócios;*
- v) O resultado operacional (medido pelo EBIT), líquido de provisões, imparidades e correções de justo valor deve melhorar em 2021 face a 2019 e sobre o ano anterior nos restantes anos do triénio;*

vi) O endividamento, líquido de investimento, deve diminuir em termos reais.”

Para além das orientações emitidas pelo acionista, as administrações portuárias estão ainda obrigadas ao cumprimento da Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente - Horizonte 2026, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017, de 24 de novembro, cujos termos determinam os seguintes três objetivos estratégicos:

- a) Adequar infraestruturas e equipamentos ao aumento da dimensão dos navios e da procura e ligações ao *hinterland*;
- b) Melhoria das condições de operacionalidade das unidades portuárias;
- c) Criar nos portos plataformas de aceleração tecnológica e de novas competências.

3. ENQUADRAMENTO DA PROPOSTA DA APSS

No presente enquadramento da proposta de revisão do regulamento de tarifas para 2022 apresentado pela APSS 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 quebras sucessivas no volume global de carga movimentada entre 2015 e 2018, que totalizaram -23,7%, o porto de Setúbal registou em 2019 um acréscimo de +3,1%, tendo em 2020 recuado novamente, embora ligeiramente, -0,9%, e a que as medidas de combate à crise pandémica de COVID-19 não foram alheias.

Para 2021, com base no que indiciam os primeiros sete meses, estima-se um crescimento de +6,1% face ao ano anterior, por efeito de um acréscimo mais expressivo dos desembarques, que se situará em +9,7%, enquanto os embarques se quedarão por um aumento de +3,3%.

Carga Movimentada no porto de SETÚBAL
(10³ Ton)

Operação	2019	2020	2021 (E)	2022 (P)
Embarque	3 370.6	3 497.5	3 612.3	4 044.0
Δ%	+3.5%	+3.8%	+3.3%	+12.0%
Desembarque	2 968.9	2 787.8	3 059.0	3 334.1
Δ%	+2.5%	-6.1%	+9.7%	+9.0%
Total	6 339.5	6 285.3	6 671.3	7 378.2
Δ%	+3.1%	-0.9%	+6.1%	+10.6%

Para 2022, o ano de aplicação do regulamento geral de tarifas em apreciação, espera-se a manutenção de um comportamento positivo, que poderá traduzir-se num aumento de +10,6% do volume de carga movimentada, refletindo os parciais de +12% nos embarques e de +9% nos desembarques.

Movimento de Contentores no porto de SETÚBAL
(10³ TEU)

Operação	2019	2020	2021 (E)	2022 (P)
Embarque	75.1	87.6	94.8	101.4
Δ%	+17.0%	+16.6%	+8.3%	+7.0%
Desembarque	61.4	79.3	88.3	95.4
Δ%	+4.0%	+29.1%	+11.4%	+8.0%
Total	136.6	166.9	183.1	196.9
Δ%	+10.8%	+22.2%	+9.7%	+7.5%

espelha uma trajetória de crescimento sólido.

Os primeiros sete meses de 2021 evidenciam a manutenção desta tendência e permitem estimar o registo de um acréscimo de +9,7%, induzido de forma mais significativa pelas operações de desembarque, cujo volume de TEU que lhe está subjacente poderá crescer +11,4%, enquanto aos embarques estará associado um aumento de +8,3%.

Idêntico comportamento se prevê para 2022, embora com ligeiro abrandamento, mas que poderá ascender a +7,5%, idêntico em ambos os sentidos do movimento das operações.

Relativamente ao movimento de navios, assinala-se o facto de, desde 2013, apenas se verificar o registo de uma variação negativa no número de escalas face ao ano anterior, em 2018, sendo que, no que toca ao volume de arqueação bruta, o mesmo se verifica também nos dois anos seguintes.

Movimento de Navios no porto de SETÚBAL

Indicador	2019	2020	2021 (E)	2022 (P)
Número de Escalas	1 533	1 616	1 735	1 818
Δ%	+1.3%	+5.4%	+7.4%	+4.8%
Arqueação Bruta (10³)	22 495.7	21 388.9	22 837.4	22 714.3
Δ%	-6.8%	-4.9%	+6.8%	-0.5%

O corrente ano de 2021, por estimativa do comportamento observado nos primeiros sete meses, aponta para novo acréscimo no número de escalas, bem como o registo de um aumento no volume de arqueação bruta, traduzido respetivamente por incrementos de +7,4% e de +6,8%.

Atento o comportamento histórico, na evolução para 2022 prevê-se novo aumento no número de escalas, de +4,8%, e novo recuo, embora ligeiro, -0,5%, no volume de arqueação bruta.

Em termos globais, o cenário previsto para 2022 indicia uma melhoria da atividade portuária comparativamente a 2021, propiciando uma estabilização da estrutura económica da APSS.

3.2. Da situação económica

3.2.1. Global

A situação económica da APSS tem apresentado razoável estabilidade, com taxas de rentabilidade do volume de negócios a oscilar entre +14,3% e +17,1% nos exercícios entre 2019 e 2022, e com o volume de rendimentos a recuar apenas -2,2% entre 2019, antes da pandemia, e 2020, exercício caracterizado globalmente por um significativo abrandamento da economia.

A estimativa da APSS para o corrente exercício aponta para um resultado líquido de +3,95 milhões de euros, que será o mais expressivo dos últimos anos, o que igualmente se verifica a nível do total dos rendimentos.

Para 2022, a APSS prevê um crescimento do volume de negócios, de +1,8% em termos globais, sendo que, dado que o crescimento dos gastos ainda superará o dos rendimentos, em +8,3% no total, tal resultará num recuo ligeiro, de 2,8 pontos percentuais, para 14,3% dos resultados líquidos.

O agravamento dos gastos subjacente a esta evolução ocorre nas rubricas de fornecimentos e serviços externos, onde a APSS prevê um acréscimo de +27,4%, e nos outros gastos, onde prevê um acréscimo de +14,7%, dado que para os gastos com pessoal se admite um crescimento de +1,5%, inferior ao dos rendimentos.

APSS					Unidade: 10 ³ EUR	
Rubricas	2019	2020	2021	2022	% 2022	Δ% '22/'21
RENDIMENTOS						
Vendas e serviços prestados	18 585.5	18 167.7	19 109.7	19 787.6	+100.0%	+3.5%
Δ%	-	-2.2%	+5.2%	+3.5%	-	-31.6%
Outros	4 094.1	3 825.7	3 939.7	4 010.4	+20.3%	+1.8%
TOTAL DE RENDIMENTOS	22 679.6	21 993.4	23 049.4	23 798.0	+120.3%	+3.2%
GASTOS						
Fornecimentos e serviços externos	-2 538.7	-2 303.1	-2 937.9	-3 741.7	-18.9%	+27.4%
Gastos com o pessoal	-8 873.7	-9 136.8	-9 220.0	-9 358.6	-47.3%	+1.5%
Outros	-1 632.2	-1 121.3	-1 040.2	-1 192.9	-6.0%	+14.7%
TOTAL DE GASTOS	-13 044.6	-12 561.2	-13 198.1	-14 293.2	-72.2%	+8.3%
EBITDA	9 635.0	9 432.1	9 851.3	9 504.8	+48.0%	-3.5%
Amortizações / ...	-4 698.2	-4 467.4	-4 652.8	-5 022.5	-25.4%	+7.9%
Imparidades / ...	-	-	-	-	-	-
EBIT	4 936.8	4 964.7	5 198.5	4 482.3	+22.7%	-13.8%
Juros e rendimentos / Juros e gastos / ...	4.5	2.3	4.0	4.0	+0.0%	-
Resultado antes de impostos	4 941.3	4 967.0	5 202.5	4 486.3	+22.7%	-13.8%
Imposto sobre o rendimento do período	-1 219.4	-1 224.2	-1 249.6	-1 072.5	-5.4%	-14.2%
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	3 722.0	3 742.9	3 952.9	3 413.8	+17.3%	-13.6%
% sobre TOTAL DE RENDIMENTOS	+16.4%	+17.0%	+17.1%	+14.3%	-	-

3.2.2. Estrutura económica por áreas de negócio

O volume de vendas e serviços prestados e da rubrica agregada de outros rendimentos, referido no ponto anterior e relativo ao ano de 2022, resulta essencialmente da agregação dos rendimentos por áreas de negócios constante do quadro seguinte, com as concessões de movimentação de carga a representarem a quota-parte mais significativa, situada na casa de 46,3%, e mantendo um valor próximo do estimado para 2021. Por ordem de relevância estabelecida com base no volume de rendimentos, surge na segunda posição a área de negócio dos serviços prestados no âmbito do regulamento de tarifas em apreciação, que se prevê que ascenda a 7,61 milhões de euros, 32,1% do total. Os rendimentos das restantes áreas de negócios que, em princípio, não respeitarão à atividade de movimentação de carga, representam 21,6% do total.

Salienta-se que a área de negócios relativa ao regulamento de tarifas apresenta uma rentabilidade bruta negativa de cerca de um milhão de euros, correspondente a -13,3% do volume total de rendimentos, sendo, neste comportamento negativo, acompanhada pelas outras áreas de negócio, que encerram um défice correspondente a -4,7%.

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	7 608 018	32.1%	+10.9%	-13.3%
Concessões Movimento de Carga	10 954 046	46.3%	-0.0%	+43.8%
Concessões Pesca	366 950	1.5%	+3.0%	+66.6%
Concessões Náutica de Recreio	178 700	0.8%	+17.6%	+66.6%
Outras Concessões	928 422	3.9%	-6.0%	+40.4%
Outras áreas de negócio	3 641 821	15.4%	+0.7%	-4.7%
Total	23 677 957	100.0%	+3.3%	+18.4%

Com o detalhe da estrutura de custos subjacente a cada área de negócio apresentado no quadro seguinte, verifica-se que os rendimentos subjacentes ao regulamento de tarifas excedem o montante dos gastos diretos em cerca de +20%, não sendo, no entanto, suficientes para garantir a cobertura dos gastos indiretos, que, só por si, correspondem a 33,4% daqueles rendimentos.

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	7 608.0	-	10 954.0	1 474.1	3 641.8	23 678.0	+100.0%
	100.0%	-	100.0%	100.0%	100.0%		
2. Gastos Diretos	-6 078.8	-	-2 497.4	-243.3	-2 598.4	-11 417.9	-48.2%
	-79.9%	-	-22.8%	-16.5%	-71.3%		
3. Gastos Indiretos	-2 540.9	-	-3 658.4	-492.3	-1 216.3	-7 907.8	-33.4%
	-33.4%	-	-33.4%	-33.4%	-33.4%		
4. Gastos Totais (2+3)	-8 619.7	-	-6 155.7	-735.6	-3 814.7	-19 325.7	-81.6%
	-113.3%	-	-56.2%	-49.9%	-104.7%		
5. Resultados (1-4)	-1 011.7	-	4 798.3	738.5	-172.9	4 352.3	+18.4%
% Rendimentos	-13.3%	-	+43.8%	+50.1%	-4.7%	+18.4%	

Daqui resulta, em termos globais, uma estrutura económica desequilibrada na área de negócio correspondente à aplicação do regulamento de tarifas, salientando-se que a rubrica de gastos com maior peso na estrutura é a de pessoal, que, em valor absoluto, representa 71,3% dos rendimentos, no conjunto de gastos diretos e indiretos. As depreciações e amortizações e os fornecimentos e serviços externos representam, respetivamente, 18% e 16,3%.

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

Os serviços prestados na esfera do regulamento de tarifas apresentam estruturas económicas e dimensões distintas, sendo preponderante o peso da TUP Navio e da Pilotagem, que representam, respetivamente, 43,4% e 42,2% do total dos rendimentos, com a particularidade de ambos apresentarem gastos superiores aos rendimentos, gerando, por conseguinte, uma exploração com rentabilidade negativa, traduzida por margens brutas de -16,7% e de -37,1%. Estes dois serviços representam 85,6% dos rendimentos, sendo que, dos restantes serviços, apenas a Armazenagem/Ocupação de espaços assume algum destaque, com 5,3% dos rendimentos.

Para estes serviços, a APSS não estimou de forma objetiva o volume de gastos que é necessário suportar para a sua prestação, tendo procedido a uma imputação proporcional, que determinou uma margem uniforme de 66,6% para todos eles.

Previsão da Estrutura de Rendimentos dos SERVIÇOS PORTUÁRIOS em 2022

Tipo de Serviço	Proveitos 2022 (estimativa)	% Proveitos	Δ% Proveitos 2022 /2021	Rentabilidade Bruta
TUP Navio	3 302 763	43.4%	+5.7%	-16.7%
Pilotagem	3 207 600	42.2%	+6.6%	-37.1%
Reboque	35 240	0.5%	+4.3%	+66.6%
Amarração/ Desamarração	13 474	0.2%	+0.6%	+66.6%
Tráfego de Passageiros	7 432	0.1%	-3.2%	+66.6%
Armazenagem/ Ocupação de Espaços	400 553	5.3%	-9.2%	+66.6%
Fornecimentos	45 569	0.6%	+41.9%	+66.6%
Diversos	595 387	7.8%	+200.6%	+66.6%
TOTAL	7 608 018	100.0%	+10.9%	-13.3%

A rubrica de gastos que apresenta um peso mais significativo é, naturalmente, a dos gastos com pessoal, que, entre gastos diretos e indiretos, absorve 71,3% do volume total de rendimentos,

seguido da rubrica de depreciações e amortizações e de fornecimentos e serviços externos, representando, respetivamente, 18% e 16,3%, cabendo, ainda, 7,7% à rubrica de outros gastos.

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

Unidade: (10⁶ €)

Rubricas	TUP Navio	Pilotagem	Reboque	Amarração	Outros	Total	%
1. Rendimentos	3 302.8	3 207.6	35.2	13.5	1 048.9	7 608.0	+100.0%
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%		
2. Gastos Diretos	-2 752.0	-3 326.8	-	-	-	-6 078.8	-79.9%
	-83.3%	-103.7%	-	-	-		
3. Gastos Indiretos	-1 103.0	-1 071.3	-11.8	-4.5	-350.3	-2 540.9	-33.4%
	-33.4%	-33.4%	-33.4%	-33.4%	-33.4%		
4. Gastos Totais (2+3)	-3 855.1	-4 398.0	-11.8	-4.5	-350.3	-8 619.7	-113.3%
	-116.7%	-137.1%	-33.4%	-33.4%	-33.4%		
5. Resultados (1-4)	-552.3	-1 190.4	23.5	9.0	698.6	-1 011.7	-13.3%
% Rendimentos	-16.7%	-37.1%	+66.6%	+66.6%	+66.6%	-13.3%	

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

A APSS “decidiu não proceder a qualquer atualização da generalidade das taxas constantes do regulamento de tarifas”, “tendo em consideração as perspetivas de evolução da conjuntura económica”. No entanto, apesar da não atualização das tarifas, a proposta de revisão do regulamento de tarifas para 2022 inclui outras alterações, nomeadamente:

- A introdução de um artigo (artigo 11.º-A) relativo à taxa de carbono sobre as viagens marítimas, na sequência da publicação da Portaria n.º 38/2021, de 16 de fevereiro, que entrou em vigor no dia 1 de julho de 2021;
- A revisão dos n.ºs 5 e 6 do artigo 9.º, com o objetivo de simplificar a sua aplicação;
- A introdução do n.º 3 no artigo 26.º (o atual n.º 3 passou a ser o n.º 4), o qual prevê a taxa aplicável a trabalhos ligeiros de reparação;
- Alteração dos artigos 28.º e 29.º e do n.º 1 do artigo 9.º, na sequência da publicação do Decreto-Lei n.º 102/2020, de 9 de dezembro, que “prevê o aumento do número de circuitos de separação de resíduos e conseqüente incremento das operações de valorização através da aplicação de uma taxa indireta, permitindo a descarga de algumas tipologias de resíduos sem custos adicionais, com o objetivo de incentivar a descarga de resíduos pelos navios utilizando os meios portuários disponíveis e, conseqüentemente, a proteção do meio marinho”.

Importa notar que esta alteração também inclui o aumento do valor da taxa indireta de resíduos de €0,0031/GT em 2021 para €0,0085/GT em 2022, que vai permitir o aumento da respetiva receita, com o objetivo de “cobrir os custos adicionais com novos resíduos a incluir nesta taxa,

sem a aplicação de qualquer outra taxa direta". Além disso, a TUP Navio, na componente das primeiras 24h, vai passar a incluir a taxa indireta, o que justifica a alteração nos respetivos montantes.

A opção da APSS de não atualizar as tarifas constantes do regulamento de tarifas para 2022 enquadra-se no registo de a taxa de rentabilidade bruta média ser, de acordo com os cálculos da APSS, de 22,3%, superior em 9,15 pontos percentuais à taxa de rentabilidade de referência, que é de 13,15% para 2022.

A APSS não enviou o Plano de Atividades e Orçamento (PAO) 2021-2023, por este não ter sido ainda aprovado pelo acionista Estado, mas enviou a tabela com o orçamento dos investimentos, que permite concluir que está previsto um montante de investimento de cerca de 8,67 milhões de euros em 2022, integralmente financiado com recurso a fundos próprios da APSS, sendo que a parte mais significativa deste montante vai servir para financiar projetos na área da logística portuária, dos quais se destaca, pelo seu valor, a melhoria dos acessos ferroviários à zona central do porto. Estes projetos traduzem os objetivos estratégicos da APSS, que são, entre outros, o investimento em infraestruturas resilientes, a minimização dos impactos ambientais da atividade portuária, a promoção da transição energética e a melhoria das condições de navegabilidade e de segurança nos canais de acesso marítimo ao porto de Setúbal.

A APSS enviou dados que permitem comparar as taxas cobradas por esta administração portuária com as cobradas pela APL, embora refira que *"[existem] diferentes formas de cálculo das tarifas, coeficientes e descontos atribuídos, em virtude das características físicas e tipos e carga movimentadas nos portos, o que dificulta [as] comparações diretas entre regulamentos de todas as administrações portuárias"*. A escolha da APL como elemento de comparação prende-se com o facto de *"sendo o conselho de administração da APSS comum ao do da APL, tem sido desenvolvido trabalho de articulação entre estas 2 administrações portuárias"*. Os dados enviados permitem concluir que, de forma sistemática, a TUP Navio, a taxa de pilotagem e a taxa indireta de recolha de resíduos cobradas pela APSS são menos elevadas do que as cobradas pela APL.

A proposta de revisão do regulamento de tarifas para 2022 foi enviado pela APSS à Comunidade Portuária de Setúbal, a qual, até à data de elaboração do presente parecer, não se pronunciou sobre a mesma.

A única entidade que se pronunciou foi a AGEPOR – Associação dos Agentes de Navegação de Portugal, a qual, embora compreendendo os motivos que se prendem com os aumentos observados na TUP Navio, que se justificam pela inclusão naquela taxa da taxa indireta de recolha de resíduos, consideram que determinadas tipologias de navios (ex.: navios *roll-on/roll-off*) são

prejudicadas por essa inclusão, por não existir uma “*proporcionalidade direta entre a dimensão e a quantidade de lixo que é gerada pelas embarcações*”. A APSS esclareceu que: i) o Decreto-Lei n.º 102/2020, de 9 de dezembro, estabeleceu, no n.º 5 do artigo 23.º, “*que as autoridades portuárias aplicam os seguintes princípios: a) Todos os navios pagam uma taxa indireta, independentemente da entrega de resíduos num meio portuário de receção (...)*”; ii) “Por conseguinte, a principal alteração, para além da obrigação de recolher separadamente os diferentes tipos de resíduos e maximizar as operações de valorização, consistiu na disponibilidade de recolha de resíduos a custo zero”; iii) “*admitindo-se no entanto que, não havendo histórico de aplicação deste novo decreto-lei, sejam previsíveis ajustamentos em anos subsequentes [no valor da taxa indireta]. Por estar incluída na TUP Navio, a mesma beneficia dos vários descontos previstos no regulamento de tarifas*”.

5. CONCLUSÕES

No seguimento do exposto, a AMT aprova a proposta de revisão do regulamento de tarifas para 2022 apresentada pela APSS, 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. A Comunidade Portuária de Setúbal não se pronunciou sobre esta proposta.

Lisboa, em 26 de novembro.

ANEXO

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE SETÚBAL E SESIMBRA, 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	18 585 523	18 167 671	19 109 676	19 787 587	-2.2%	+5.2%	+3.5%
14	Outros rendimentos	3 946 593	3 802 180	3 819 723	3 890 370	-3.7%	+0.5%	+1.8%
2	Subsídios à exploração	-	-	-	-	-	-	-
3	Ganhos/perdas imputados de subsidiárias ...	-	-	-	-	-	-	-
5	Trabalhos para a própria entidade	147 495	23 500	120 000	120 000	-84.1%	+410.6%	+0.0%
	TOTAL RENDIMENTOS	22 679 611	21 993 351	23 049 399	23 797 957	-3.0%	+4.8%	+3.2%
6	Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	-	-	-	-	-	-	-
7	Fornecimentos e serviços externos	-2 538 694	-2 303 077	-2 937 901	-3 741 713	-9.3%	+27.6%	+27.4%
8	Gastos com o pessoal	-8 873 652	-9 136 840	-9 219 966	-9 358 601	+3.0%	+0.9%	+1.5%
10	Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)	- 19 880	42 387	10 000	10 000	-313.2%	-76.4%	+0.0%
11	Provisões (aumentos/reduções)	- 332 894	-	-	-	-100.0%	-	-
12	Imparidade de investimentos não depreciáveis ...	-	-	-	-	-	-	-
13	Aumentos/reduções de justo valor	-	-	-	-	-	-	-
15	Outros gastos	-1 279 469	-1 163 712	-1 050 203	-1 202 853	-9.0%	-9.8%	+14.5%
	TOTAL DOS GASTOS	-13 044 589	-12 561 242	-13 198 070	-14 293 167	-3.7%	+5.1%	+8.3%
16	Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos	9 635 021	9 432 108	9 851 329	9 504 789	-2.1%	+4.4%	-3.5%
17	Gastos/reversões de depreciação e de amortização	-4 698 229	-4 467 405	-4 652 843	-5 022 530	-4.9%	+4.2%	+7.9%
18	Imparidade de investimentos depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)	-	-	-	-	-	-	-
19	Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)	4 936 792	4 964 702	5 198 486	4 482 260	+0.6%	+4.7%	-13.8%
20	Juros e rendimentos similares obtidos	4 549	2 321	6 000	6 000	-49.0%	+158.5%	+0.0%
21	Juros e gastos similares suportados	-	-	- 2 000	- 2 000	-	-	+0.0%
22	Resultado antes de impostos	4 941 341	4 967 024	5 202 486	4 486 260	+0.5%	+4.7%	-13.8%
23	Imposto sobre o rendimento do período	-1 219 382	-1 224 168	-1 249 590	-1 072 499	+0.4%	+2.1%	-14.2%
24	RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	3 721 959	3 742 856	3 952 895	3 413 761	+0.6%	+5.6%	-13.6%
	EBITDA / RENDIMENTOS	+42.5%	+42.9%	+42.7%	+39.9%	-	-	-
	EBIT / RENDIMENTOS	+21.8%	+22.6%	+22.6%	+18.8%	-	-	-
	INDICADORES DE RENTABILIDADE							
	- Das Vendas e Serviços Prestados	+20.0%	+20.6%	+20.7%	+17.3%	-	-	-
	- Do Total de Rendimentos	+16.4%	+17.0%	+17.1%	+14.3%	-	-	-

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE SETÚBAL E SESIMBRA, 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	7 608.0	-	10 954.0	1 474.1	3 641.8	23 678.0	+100.0%
	100.0%	-	100.0%	100.0%	100.0%		
2. Gastos Diretos	-6 078.8	-	-2 497.4	-243.3	-2 598.4	-11 417.9	-48.2%
	-79.9%	-	-22.8%	-16.5%	-71.3%		
2.1.CMVMC	-	-	-	-	-	-	+0.0%
	-	-	-	-	-		
2.2.FSE	-822.3	-	-18.9	-	-1 610.9	-2 452.0	-10.4%
	-10.8%	-	-0.2%	-	-44.2%		
2.3.Pessoal	-3 923.4	-	-	-	-752.9	-4 676.3	-19.7%
	-51.6%	-	-	-	-20.7%		
2.4.Depreciações e amortizações	-771.6	-	-2 055.7	-243.3	-91.8	-3 162.4	-13.4%
	-10.1%	-	-18.8%	-16.5%	-2.5%		
2.5.Outros Gastos	-561.5	-	-422.8	-	-142.8	-1 127.1	-4.8%
	-7.4%	-	-3.9%	-	-3.9%		
3. Gastos Indiretos	-2 540.9	-	-3 658.4	-492.3	-1 216.3	-7 907.8	-33.4%
	-33.4%	-	-33.4%	-33.4%	-33.4%		
3.1.CMVMC	-	-	-	-	-	-	+0.0%
	-	-	-	-	-		
3.2.FSE	-414.4	-	-596.6	-80.3	-198.4	-1 289.7	-5.4%
	-5.4%	-	-5.4%	-5.4%	-5.4%		
3.3.Pessoal	-1 504.5	-	-2 166.1	-291.5	-720.2	-4 682.3	-19.8%
	-19.8%	-	-19.8%	-19.8%	-19.8%		
3.4.Depreciações e amortizações	-597.7	-	-860.5	-115.8	-286.1	-1 860.1	-7.9%
	-7.9%	-	-7.9%	-7.9%	-7.9%		
3.5.Outros Gastos	-24.3	-	-35.0	-4.7	-11.7	-75.8	-0.3%
	-0.3%	-	-0.3%	-0.3%	-0.3%		
4. Gastos Totais (2+3)	-8 619.7	-	-6 155.7	-735.6	-3 814.7	-19 325.7	-81.6%
	-113.3%	-	-56.2%	-49.9%	-104.7%		
5. Resultados (1-4)	-1 011.7	-	4 798.3	738.5	-172.9	4 352.3	+18.4%
% Rentabilidade dos Rendimentos	-13.3%	-	+43.8%	+50.1%	-4.7%	+18.4%	