

PARECER N.º 77/AMT/2024

I. ENQUADRAMENTO

I.1. Objeto

1. O presente Parecer da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) configura a apreciação desta autoridade, nos termos dos seus estatutos¹, das Propostas de Regulamentos de Tarifas para 2025 da APS, S.A. para o Porto de Sines e para os Portos Comerciais de Faro e de Portimão.
2. As presentes propostas de regulamentos de tarifas foram apresentadas pela Administração dos Portos de Sines e do Algarve, S.A. (APS), através das suas mensagens de correio eletrónico datadas de 30 de agosto (às 15h25 para o tarifário relativo ao porto de Sines e às 15h30 para o tarifário relativo aos portos comerciais de Faro e de Portimão), contendo os seguintes elementos:
 - 2.1. Duas Propostas de Regulamento de Tarifas da APS para 2025, um respeitante ao porto de Sines e outro relativo aos portos comerciais de Faro e de Portimão;
 - 2.2. Duas Notas Justificativas, relativas às Revisões dos Regulamentos de Tarifas da APS, S.A. para 2025, respetivamente, para o porto de Sines e para os portos comerciais de Faro e de Portimão,” incluindo os seguintes anexos:
 - Anexos I – Metodologias de revisão dos tarifários da APS aplicáveis no porto de Sines e nos portos comerciais de Faro e de Portimão em 2025
 - Anexos II – Comparações das taxas portuárias de Sines, de Portimão e de Faro com outros portos ibéricos;

¹ Alínea e) do n.º 4 do artigo 5.º dos estatutos da AMT, aprovados em anexo do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, na sua redação atual.

- Anexos III - Contas de exploração analítica por área de negócio e por tipo de serviço dos regulamentos de tarifas – Anos 2022, 2023, 2024 e 2025, relativamente ao porto de Sines e aos portos comerciais de Faro e de Portimão
 - Anexos IV - Demonstrações dos resultados por naturezas – Anos 2021 (apenas para Sines), 2022, 2023, 2024 (valores estimados) e 2025 (valores previsionais), relativamente ao porto de Sines e aos portos comerciais de Faro e de Portimão
 - Anexo V – Consultas às entidades das Comunidades Portuárias, de Sines e de Faro e de Portimão, sobre os tarifários da APS aplicáveis no porto de Sines e nos portos comerciais de Faro e de Portimão em 2025
 - Anexo VI - Taxas e proveitos associados - anos 2023, 2024 (valores estimados) e 2025 (valores previsionais), relativamente ao porto de Sines e aos portos comerciais de Faro e de Portimão
 - Anexo VII – Programa de investimentos da APS (apenas apresentada na nota justificativa associada ao porto de Sines)
 - Anexo VIII – Taxa de Rentabilidade Bruta Média, relativamente ao porto de Sines (ficheiros *pdf* e *excel*) e aos portos comerciais de Faro e de Portimão (apenas em ficheiro *excel*);
- 2.3.** Troca de correspondência (mensagens eletrónicas) entre a APS e a Comunidade Portuárias de Sines (CPLS – Comunidade Portuária e Logística de Sines, MSC - Mediterranean Shipping Company (Portugal) - Agentes de Navegação, S.A. e GALP).
- 2.4.** Disponibilização de ligações na Internet para se obterem o Relatório do Governo Societário de 2022 e o Plano de Atividades e Orçamento para 2024.
- 3.** Pela sua mensagem de correio eletrónico de 12 de setembro de 2024, a AMT solicitou à APS os documentos que estavam em falta, nomeadamente os relatórios de prestação de contas do ano 2023, bem como o plano de atividades e orçamento para 2025, os quais

foram remetidos por aquela Administração Portuária (AP), pelas suas mensagens de correio eletrónico de 16 de setembro p.p..

4. A AMT solicitou, ainda, à APS, um esclarecimento adicional sobre os valores de rendimento associados ao Regulamento Geral de Tarifas, através de mensagem de correio eletrónico de 10 de outubro p.p., o qual foi apresentado por essa AP no mesmo dia e pelo mesmo canal de comunicação.

I.2. Contexto Geral

5. O presente parecer inscreve-se no cumprimento da missão da AMT, enquanto regulador económico independente com jurisdição no ecossistema da mobilidade e dos transportes², tendo em vista a promoção e defesa do interesse público da mobilidade inclusiva, eficiente e sustentável, enquanto direito de cidadania e componente essencial de uma cultura geradora de um quadro regulatório com regras claras, coerentes e estáveis que incentivem o investimento sustentado, produtivo e estruturante, tanto público como privado, neste caso particular aplicável à competitividade e qualidade dos serviços no sistema portuário nacional.
6. Constitui uma das atribuições desta autoridade para o setor dos portos comerciais e dos transportes marítimos, e por vias navegáveis interiores, “*Analisar, apreciar e aprovar anualmente as propostas de regulamentos de tarifas de cada uma das administrações portuárias*”, aplicável apenas às AP do território continental, por força da aplicação conjugada da alínea e) do n.º 4 com o n.º 6, ambos do artigo 5.º dos estatutos da AMT.
7. Nesse sentido, a promoção da competitividade do setor portuário é uma das linhas mestras da atuação da AMT, também, e desde logo, porque o Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente³, ainda que emitido num contexto anterior à criação da AMT, estabelece que aquele regulamento é um instrumento de desenvolvimento dos portos que deve contribuir para alcançar uma quota significativa no mercado internacional

² Nos termos dos estatutos da AMT e da Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto (Lei-Quadro das Entidades Reguladoras).

³ Aprovado pelo Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de novembro.

de serviços portuários, melhorar o desempenho da estrutura portuária e a sua produtividade.

8. Por sua vez, 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 da 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.
9. Assim, 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 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*”⁴, as quais visam disciplinar os procedimentos de aprovação e atualização de regulamentos de tarifas das AP do continente e alcançar uma progressiva harmonização entre o custo das diversas operações e os respetivos valores de faturação considerados no tarifário.
10. Nesta sequência, ao abrigo das suas competências, e de acordo com as mencionadas linhas de orientação, as AP elaboraram e apresentaram as suas propostas de regulamentos de tarifas para 2025.
11. Estas propostas tiveram em linha de conta:
 - 11.1. A atual incerteza da evolução da conjuntura económica, ainda condicionada pelas consequências da situação geopolítica internacional, em particular no que concerne ao abastecimento e preços praticados dos bens e serviços energéticos;

⁴ Deliberação n.º 1025/2018, publicada em Diário da República, 2.ª série, n.º 183, de 21 de setembro.

- 11.2.** Os objetivos estratégicos de apoio à dinamização da atividade portuária e à simplificação administrativa definidos na Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente - Horizonte 2026⁵;
- 11.3.** A Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030⁶ e, ainda, a consideração, cada vez mais premente, das perspetivas de digitalização e de sustentabilidade, particularmente em termos da descarbonização.
- 12.** Releva particularmente o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos⁷, estabelecendo que as taxas portuárias:
- 12.1.** Devem ser fixadas de modo transparente, objetivo e não discriminatório, e serem proporcionais em relação ao custo do serviço prestado;
- 12.2.** A fim de contribuir para uma eficiente tarifação da infraestrutura, devem apresentar uma estrutura e nível determinados em função da estratégia comercial e dos planos de investimento do porto em questão, no quadro da política portuária geral do país, e devem respeitar as regras da concorrência;
- 12.3.** Podem variar de acordo com a estratégia económica e com a política de ordenamento do território do porto em questão, nomeadamente em relação a certas categorias de utentes, ou a fim de promover uma utilização mais eficiente da infraestrutura portuária, o transporte marítimo de curta distância ou um nível elevado de desempenho ambiental, de eficiência energética ou de eficiência carbónica das operações de transporte, com base em critérios transparentes, objetivos e não discriminatórios, bem como ser conformes com o direito da concorrência, incluindo as regras relativas aos auxílios estatais;
- 12.4.** Em caso de alterações, que não se traduzam em mera atualização em função da inflação, as AP devem assegurar que os utilizadores das infraestruturas portuárias

⁵ Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017, de 24 de novembro, com as alterações introduzidas pela Resolução de Conselho de Ministros n.º 182/2021, de 24 de dezembro.

⁶ Aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 68/2021, de 4 de junho.

⁷ Regime estabelecido pelo Regulamento (UE) 2017/352 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de fevereiro de 2017, e cujas obrigações e execução no território nacional foram acomodadas pelo Decreto-Lei n.º 9/2022, de 11 de janeiro.

são informados das alterações da natureza e do nível das taxas de utilização da infraestrutura portuária com, pelo menos, dois meses de antecedência em relação à data em que essas alterações devam produzir efeitos.

- 13.** Em síntese, 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.
- 14.** 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, de equivalência e de 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.

II. PARECER DA AMT

II.1. Conjuntura Macroeconómica

15. É comumente reconhecido que a atual conjuntura macroeconómica encerra um grau de imprevisibilidade cada vez mais elevado, determinado pelas sucessivas crises geopolíticas internacionais, nomeadamente pela incerteza dos moldes em que se processam e poderão evoluir os conflitos militares na Ucrânia e no Médio Oriente, sua duração e efeitos que perdurarão no tempo nas várias vertentes que lhe estão associadas, em particular no que concerne ao abastecimento de bens e serviços energéticos aos diversos países, e preços praticados.

Isto, a que ainda se acrescentam os problemas no Mar Vermelho devidos ao ataques dos Hutis do Iémen, apresenta impactos significativos no comércio marítimo internacional e, naturalmente, nas cadeias de abastecimento globais, com consequências também na atividade portuária.

16. De acordo com as previsões económicas da Primavera de 2024 da Comissão Europeia (CE)⁸, referem que, após um período prolongado de estagnação, a economia da União Europeia (UE) recuperou no início de 2024 e que, com uma taxa de crescimento estimada de 0,3% no primeiro trimestre deste ano, excedeu as expectativas, apesar que ainda esteja abaixo do potencial estimado. Assinala igualmente que a redução da inflação na UE criou condições para uma expansão gradual da atividade ao longo do período abrangido pelas presentes previsões.

Assim, as previsões de primavera de 2024 da CE apontam para:

- 16.1. Um crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) de 1% na UE e de 0,8 % na Área do Euro em 2024, bem como que, em 2025, melhora para 1,6% na UE e 1,4% na Área do Euro (ver Tabela 1);

⁸ Previsões económicas mais atualizadas da CE, emitidas em 15 de maio de 2024, disponíveis em https://economy-finance.ec.europa.eu/economic-forecast-and-surveys/economic-forecasts/spring-2024-economic-forecast-gradual-expansion-amid-high-geopolitical-risks_en.

- 16.2.** A retoma do crescimento de quase todos os Estados-Membros e que, com a expansão económica da zona Sul da UE ainda a ultrapassar o crescimento da Europa do Norte e Central, a convergência económica da UE deva continuar a progredir;
- 16.3.** A continuação da diminuição do Índice Harmonizado de Preços no Consumidor (IHPC), prevendo-se que, na UE, reduza de 6,4% em 2023 para 2,7% em 2024 e 2,2% em 2025. No caso da Área Euro as reduções previstas serão de 5,4% em 2023 para 2,5% em 2024 e 2,1% em 2025 (ver Tabela 1);

Tabela 1 – Previsões Económicas da Comissão Europeia – Primavera de 2024 – União Europeia

Dados fundamentais			
PIB	Inflação	Défice	Desemprego
<i>UE:</i>	<i>UE:</i>	<i>UE:</i>	<i>UE:</i>
2023: 0,4 %	2023: 6,4 %	2023: -3,5 %	2023: 6,1 %
2024: 1,0 %	2024: 2,7 %	em 2024: -3,0 %	em 2024: 6,1 %
2025: 1,6%	2025: 2,2%	2025: -2,9 %	2025: 6,0%
<i>Área do euro:</i>	<i>Área do euro:</i>	<i>Área do euro:</i>	<i>Área do euro:</i>
2023: 0,4 %	2023: 5,4 %	2023: -3,6 %	2023: 6,6 %
2024: 0,8%	2024: 2,5 %	2024: -3,0 %	2024: 6,6 %
2025: 1,4%	em 2025: 2,1%	2025: -2,8 %	em 2025: 6,5%

- 16.4.** Embora as taxas de juro a retalho já tenham começado a descer, os empréstimos bancários não conseguiram ainda recuperar, devido a um novo aumento da restritividade dos critérios aplicados às concessões de crédito, mas, em especial, a uma menor procura de empréstimos por parte das empresas. No entanto, à medida que as taxas de juro continuem a descer, mantêm-se as condições para uma expansão gradual da atividade de investimento, sendo mesmo reforçadas pela forte desalavancagem financeira nos trimestres anteriores;
- 16.5.** Com o enfraquecimento prolongado do setor da indústria transformadora a deixar muitas fábricas a funcionar abaixo das taxas normais de utilização da capacidade,

o investimento em equipamento deverá expandir-se apenas marginalmente em 2024, antes de acelerar em 2025.

Por sua vez, o investimento em construção não residencial deverá permanecer resiliente, refletindo, em grande medida, as despesas públicas em infraestruturas com o apoio do Mecanismo de Recuperação e Resiliência. Em contraste, projeta-se que o investimento em habitação continue a contrair-se, uma vez que a continuação da queda dos preços da habitação e uma acumulação ainda elevada de existências pesam sobre a oferta. A redução da dimensão da construção residencial deverá continuar em 2025, mas as perspetivas agregadas ocultam variações significativas entre países;

- 16.6.** Não obstante alguns sinais de redução da procura, o mercado de trabalho mantém-se forte, perspetivando-se que no futuro o crescimento do emprego seja mais moderado. Contudo, no período abrangido pelas previsões, a economia da UE poderá gerar mais 2,5 milhões de postos de trabalho e a taxa de desemprego deverá situar-se perto das atuais taxas historicamente baixas;
- 16.7.** A remuneração nominal por trabalhador, que aumentou 5,8% em 2023 na UE, deverá desacelerar no horizonte de previsão, atenuando as pressões inflacionistas subjacentes, no entanto, o crescimento dos salários reais, iniciado no final do ano passado, deverá continuar, podendo os salários reais médios recuperar plenamente os seus níveis de 2021, embora tal não seja o caso de todos os Estados-Membros;
- 16.8.** Numa análise prospetiva, perspetiva-se que o crescimento mundial, excluindo a UE, aumente de 3,1% em 2023 para 3,2% em 2024 e 3,3% em 2025;
- 16.9.** A melhoria das perspetivas de comércio mundial de mercadorias deverá apoiar a procura externa de bens da UE, ajudando, por sua vez, a melhorar as perspetivas do enfraquecido setor da indústria transformadora, prevendo-se que as exportações de bens e serviços da UE aumentem 1,4% em 2024 e atinjam 3,1% em 2025, num contexto de algumas perdas de quotas de mercado;
- 16.10.** As importações deverão recuperar, implicando um contributo neutro ou apenas marginalmente positivo na procura externa líquida para o crescimento da UE em

2024 e 2025, sendo que, com movimentos favoráveis em termos de comércio, o saldo da balança corrente da UE deverá voltar a aumentar para 3,1% do PIB em ambos os anos, em consonância com a média anterior à pandemia de covid-19, embora com um maior contributo da exportação de serviços;

16.11. A nível de riscos é identificado que:

- Os riscos com origem fora da UE aumentaram nos últimos meses, num contexto dos dois conflitos armados (Ucrânia e Médio Oriente) na vizinhança da UE e de tensões geopolíticas crescentes, colocando o comércio mundial e os mercados de energia particularmente vulneráveis;
- Os bancos centrais da UE podem adiar os cortes nas taxas até à descida da inflação dos serviços, podendo igualmente haver a necessidade de reduzir défices orçamentais e recolocar os rácios da dívida numa trajetória descendente e exigindo que alguns Estados-Membros prossigam uma orientação orçamental mais restritiva do que atualmente projetada, afetando o crescimento económico;
- Os riscos associados às alterações climáticas e à degradação do capital natural pesam cada vez mais sobre as perspetivas.

17. No que concerne especificamente a Portugal, as previsões económicas da Primavera de 2024 da CE, são as seguintes:

- 17.1.** O Crescimento económico em Portugal deverá continuar a moderar-se em 2024, antes de recuperar novamente em 2025, impulsionado pelo consumo privado e pelo investimento;
- 17.2.** Projeta-se que a inflação global continue a diminuir ao longo do horizonte de previsão, num contexto de aumento constante do emprego e de uma taxa de desemprego relativamente estável;
- 17.3.** O saldo das administrações públicas de Portugal registou um excedente em 2023, prevendo-se que diminua em 2024 e 2025, embora permaneça em território positivo;

- 17.4.** Tendo em conta o recente aumento do rendimento das famílias e a estabilização das taxas de juro, projeta-se que o crescimento económico evolua no sentido de um modelo mais orientado para o mercado interno ao longo do horizonte de previsão. Em termos anuais completos, o crescimento deverá moderar-se para 1,7 % em 2024 e recuperar para 1,9 % em 2025 (ver Tabela 2);
- 17.5.** A inflação global diminuiu de 8,1% em 2022 para 5,3% em 2023, refletindo uma desaceleração substancial dos preços da energia e de outras matérias-primas. Por sua vez, o aumento projetado dos salários reais e do emprego deverá manter alguma pressão sobre os preços, conduzindo a um ajustamento muito mais lento da inflação dos serviços. Prevê-se que a inflação continue a diminuir para 2,3% em 2024 e 1,9% em 2025 (ver Tabela 2).
- 17.6.** Projeta-se que o investimento cresça a um ritmo forte, ajudado pela execução do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR), bem como pela recente melhoria do sentimento económico;
- 17.7.** No comércio externo, as importações deverão ultrapassar as exportações, uma vez que o investimento e, em menor medida, o consumo privado, deverão aumentar a procura de importações. Prevê-se que o turismo estrangeiro continue a ser um importante fator de crescimento, embora a um ritmo mais lento do que nos últimos dois anos. De um modo geral, o saldo da balança corrente de Portugal deverá diminuir, mas manter-se positivo em 2024 e 2025;
- 17.8.** Prevê-se que o desemprego se situe em 6,5% em 2024 e 6,4% em 2025. Uma vez que alguns setores da economia continuam a registar condições de contratação restritivas, os salários deverão crescer um pouco mais rapidamente do que a inflação, apoiados também por margens de lucro sólidas no setor empresarial (ver Tabela 2).

Tabela 2 – Previsões Económicas da Comissão Europeia – Primavera de 2024 – Portugal

Indicadores	2023	2024	2025
Crescimento do PIB (% , yoy)	2.3	1.7	1,9
Inflação (% , yoy)	5.3	2.3	1,9
Desemprego (%)	6.5	6.5	6.4
Saldo das administrações públicas (% do PIB)	1.2	0,4	0,5
Dívida pública bruta (% do PIB)	99,1	95.6	91.5
Saldo da balança corrente (% do PIB)	1.3	0,8	0,6

18. A nível nacional, o Banco de Portugal (BdP), no seu boletim económico de junho de 2024⁹, aponta para que a atividade económica em Portugal, no período 2024-2026, mantenha um crescimento próximo do tendencial e superior ao da Área Euro, entre 2% e 2,3%.

18.1. Nesse documento, o BdP projeta igualmente uma redução da taxa de inflação de 5,3% do ano transato de 2023 para 2,5% em 2024, para 2,1% em 2025 e para 2% em 2026, refletindo menores pressões externas e internas sobre os preços. (ver Tabela 3).

⁹ Boletim Económico de Junho de 2024, do Banco de Portugal, disponível em https://www.bportugal.pt/sites/default/files/documents/2024-06/be_jun2024_p.pdf.

Tabela 3– Projeções do Banco de Portugal: 2024-2026 (Junho 2024)

	Pesos 2023	BE junho 2024				BE março 2024			
		2023	2024 ^(p)	2025 ^(p)	2026 ^(p)	2023	2024 ^(p)	2025 ^(p)	2026 ^(p)
Produto interno bruto	100	2,3	2,0	2,3	2,2	2,3	2,0	2,3	2,2
Consumo privado	63	1,7	2,0	1,9	1,8	1,6	2,1	1,9	1,8
Consumo público	17	1,0	1,0	0,9	0,8	1,2	1,2	0,9	0,9
Formação bruta de capital fixo	19	2,5	3,3	6,1	5,0	2,4	3,6	5,4	4,1
Procura interna	99	1,4	2,1	2,5	2,3	1,4	2,4	2,4	2,1
Exportações	47	4,1	4,2	3,7	3,4	4,2	3,5	4,0	3,3
Importações	47	2,2	4,3	4,3	3,5	2,2	4,2	4,3	3,1
Emprego (número de indivíduos) ^(a)		0,9	1,0	0,8	0,8	0,9	0,7	0,6	0,5
Taxa de desemprego ^(b)		6,5	6,5	6,6	6,6	6,5	6,5	6,5	6,5
Balança corrente e de capital (% PIB)		2,7	4,4	4,4	4,5	2,7	3,6	3,9	4,1
Balança de bens e serviços (% PIB)		1,2	2,4	1,8	2,1	1,2	1,1	1,2	1,5
Índice harmonizado de preços no consumidor		5,3	2,5	2,1	2,0	5,3	2,4	2,0	1,9
Bens energéticos		-8,9	1,9	0,4	-0,6	-8,9	3,6	2,2	0,6
Bens alimentares		9,2	3,1	1,8	1,7	9,2	3,0	1,3	1,5
Excluindo bens energéticos		6,5	2,5	2,2	2,1	6,5	2,3	2,0	2,0
Excluindo bens energéticos e alimentares		5,4	2,3	2,3	2,3	5,4	2,0	2,2	2,2
Saldo orçamental (% PIB)		1,2	1,0	0,8	0,6	-	-	-	-
Dívida pública (% PIB)		99,1	92,5	87,2	82,7	-	-	-	-

Fontes: Banco de Portugal e INE. | Notas: (p) — projetado, % — percentagem. As atuais projeções enquadram-se no exercício de projeção do Eurosistema de junho de 2024, com fecho de dados a 21 de maio e divulgado no dia 6 de junho. A projeção corresponde ao valor mais provável condicional ao conjunto de hipóteses consideradas. Pesos a preços correntes. (a) De acordo com o conceito de Contas Nacionais. (b) Em percentagem da população ativa.

18.2. São igualmente destacados, pelo BdP, os seguintes aspetos:

- A procura interna beneficia da redução da inflação e de condições de financiamento menos restritivas, bem como a implementação de projetos por fundos da UE, acelerando de 1,4% em 2023 para 2,4% em média para 2025-2026;
- As exportações mantêm um crescimento dinâmico, de 3,8% em termos médios, com a aceleração da procura externa e ganhos de quota de mercado a compensarem parcialmente a dissipação do impulso proporcionado pela recuperação pós-pandémica dos serviços, com destaque para o turismo. Concretamente, as exportações de bens e serviços devem crescer 4,2% em 2024, 3,7% em 2025 e 3,4% em 2026;

- O mercado de trabalho mantém uma evolução favorável, com um aumento anual do emprego de cerca de 0,9% e uma taxa de desemprego próxima de 6,6%, inferior à tendencial;
- O balanço dos riscos subjacentes às projeções para a atividade é equilibrado. No caso da inflação, os riscos são em alta ao longo do horizonte. Na vertente internacional, uma evolução mais desfavorável da procura externa poderá advir de um agravamento das tensões geopolíticas, seja dos conflitos armados atuais ou da fragmentação do comércio global;
- A economia portuguesa tem beneficiado de um enquadramento institucional e financeiro estável, com a manutenção dos equilíbrios macroeconómicos, conduzindo a uma redução do endividamento público e privado, que continua ao longo do horizonte de projeção. Igualmente, alguns fatores estruturais, como o aumento da taxa de atividade e da qualificação média da população, explicam também a robustez recente. No entanto, existem desafios globais de natureza económica, geopolítica, climática e demográfica, que reforçam a necessidade de aprofundar o quadro de cooperação multilateral consubstanciado pela UE.

19. A Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE), no seu documento de perspetivas económicas, de maio de 2024¹⁰, apresenta as seguintes constatações relativamente a Portugal:

- 19.1.** O crescimento do PIB real deve diminuir para 1,6% em 2024 e recuperar para 2% em 2025 (ver Tabela 4);
- 19.2.** Que um mercado de trabalho apertado e a queda da inflação, favorecendo o crescimento dos salários reais e do consumo privado, e par da implementação do PRR impulsionarão os investimentos;

¹⁰ [OECD Economic Outlook, May 2024](#).

- 19.3.** Uma contenção nas exportações e nos investimentos devido a um crescimento global modesto e grande incerteza, mas que se poderá dissipar à medida que a procura externa se fortaleça;
- 19.4.** Com a estabilização dos preços da energia e a desaceleração da oferta por mão-de-obra, a inflação continuará a moderar-se para 2,4% em 2024 e 2% em 2025 (ver Tabela 4);
- 19.5.** Uma política fiscal que será menos restritiva. A implementação do PRR, os cortes no imposto sobre rendimentos das pessoas físicas e o aumento dos benefícios sociais, apoiarão a atividade económica e compensarão a retirada gradual das medidas de apoio para suavizar o choque inflacionário em 2024;
- 19.6.** Uma implementação oportuna do PRR fortalecerá a infraestrutura verde, a aquisição de competências e a capacidade de atendimento na saúde, além de apoiar o crescimento sustentável, assim como medidas adicionais para melhorar a orientação profissional na educação e reduzir barreiras nos setores dos serviços;
- 19.7.** A dívida pública deverá continuar a reduzir-se, para abaixo de 93% do PIB em 2025 (ver Tabela 4). Por sua vez, um gasto mais eficiente e o fortalecimento do quadro fiscal poderiam ajudar a enfrentar as crescentes pressões de gastos decorrentes do envelhecimento da população e das fortes necessidades de investimento no longo prazo.

Tabela 4 – Previsões Económicas da OCDE (Maio 2024)

Portugal: Demand, output and prices

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
	Current prices EUR billion	Percentage changes, volume (2016 prices)				
Portugal						
GDP at market prices	200.5	5.7	6.8	2.3	1.6	2.0
Private consumption	128.4	4.7	5.6	1.7	1.5	1.8
Government consumption	38.0	4.5	1.4	1.0	1.7	1.4
Gross fixed capital formation	38.5	8.1	3.0	2.5	3.9	4.0
Final domestic demand	205.0	5.3	4.3	1.7	2.0	2.1
Stockbuilding ¹	- 0.2	0.6	0.1	-0.3	0.2	0.0
Total domestic demand	204.8	5.9	4.4	1.4	2.1	2.1
Exports of goods and services	74.3	12.3	17.4	4.1	3.1	3.3
Imports of goods and services	78.6	12.2	11.1	2.2	4.2	3.6
Net exports ¹	- 4.3	-0.2	2.3	0.9	-0.5	-0.1
Memorandum items						
GDP deflator	–	1.9	5.0	7.1	2.7	2.2
Harmonised index of consumer prices	–	0.9	8.1	5.3	2.4	2.0
Harmonised index of core inflation ²	–	0.2	5.0	5.4	2.1	2.1
Unemployment rate (% of labour force)	–	6.7	6.1	6.5	6.3	6.2
Household saving ratio, net (% of disposable income)	–	0.4	-4.9	-5.0	-3.1	-3.4
General government financial balance ³ (% of GDP)	–	-2.9	-0.3	1.2	0.3	0.3
General government gross debt (% of GDP)	–	142.9	115.2	105.8	102.4	99.2
General government debt, Maastricht definition ⁴ (% of GDP)	–	124.5	112.4	99.1	95.7	92.5
Current account balance (% of GDP)	–	-0.8	-1.1	1.4	1.0	0.8

1. Contributions to changes in real GDP, actual amount in the first column.

2. Harmonised index of consumer prices excluding food, energy, alcohol and tobacco.

3. Based on national accounts definition.

4. The Maastricht definition of general government debt includes only loans, debt securities, and currency and deposits, with debt at face value rather than market value.

Source: OECD Economic Outlook 115 database.

20. Entretanto, a proposta de Orçamento do Estado para 2025 (OE 2025), submetida pelo Governo à Assembleia da República em 10 de outubro de 2024, contempla dois vetores fundamentais que se referem: (i) à recuperação do Estado Social, proporcionando serviços públicos acessíveis e de qualidade, e (ii) à aposta numa agenda reformista que permita a Portugal ter um crescimento que alavanque mais conhecimento, melhores salários, empresas mais sólidas e uma trajetória económica que aproxime o país da Europa.

O relatório que acompanha o OE 2025 aponta, sinteticamente, para o seguinte cenário macroeconómico¹¹:

20.1. Num contexto de recuperação do comércio, prevê-se que o crescimento da economia mundial permaneça em torno de 3% em 2024 e 2025;

¹¹ [Orçamento de Estado 2025 \(Direção-Geral do Orçamento\)](#).

- 20.2.** As atuais previsões indicam que os desenvolvimentos externos contribuirão positivamente para a economia portuguesa em 2024-2025, sendo que, em linha com um maior dinamismo das trocas comerciais mundiais, espera-se que a procura externa relevante para a economia portuguesa recupere para 0,9% e 2,4%, respetivamente, em 2024 e 2025;
- 20.3.** O processo de desinflação mundial prosseguirá, apesar da volatilidade dos preços das matérias-primas;
- 20.4.** No contexto de descida gradual da taxa de inflação na generalidade das economias avançadas, a restritividade da política monetária deverá reduzir-se;
- 20.5.** As condições de financiamento deverão melhorar ao longo do horizonte, a par de também se perspetivar que o mercado de trabalho permaneça robusto e seja um fator de suporte ao crescimento económico ao longo do período de projeção;
- 20.6.** A prevalência de tensões geopolíticas acentua os riscos de fragmentação do comércio internacional, contribuindo para a incerteza em torno das perspetivas de evolução da procura externa dirigida à economia portuguesa, sobretudo num contexto de crescimento moderado por parte de importantes parceiros comerciais;
- 20.7.** De acordo com as previsões disponíveis o PIB português continuará a crescer acima da Área Euro, perspetivando-se que atinga +1,8% em 2024 e aumente para +2,1% em 2025;
- 20.8.** As exportações permanecem um pilar central da economia portuguesa, mas, no horizonte de projeção, o seu contributo será compensado pelo crescimento das importações, impulsionado pelo aumento do consumo privado e do investimento;
- 20.9.** A economia portuguesa manterá a capacidade financeira em 2024 e 2025;
- 20.10.** A inflação prosseguirá uma trajetória de diminuição, esperando-se que se situa em +2,6% no corrente ano de 2024 e desacelere para +2,3% em 2025;
- 20.11.** Num enquadramento internacional marcado por elevada incerteza, na vertente interna os riscos são globalmente equilibrados;

20.12. Na Tabela 5 sintetiza-se o cenário macroeconómico 2024-2025 constante do Relatório do OE 2025.

Tabela 5 – Cenário macroeconómico 2024-2025 (Relatório do OE 2025)

	2023	2024 *	2025 P	2024 *	2025 P
	INE	Ministério das Finanças — OE2025		Ministério das Finanças — PE 2024-2028	
PIB e componentes da despesa (taxa de crescimento real, %)					
PIB	2,5	1,8	2,1	1,5	1,9
Consumo privado	2,0	1,8	2,0	1,5	1,7
Consumo público	0,6	2,6	1,2	1,8	1,1
Investimento (FBCF)	3,6	3,2	3,5	4,4	3,9
Exportações de bens e serviços	3,5	2,5	3,5	3,1	4,2
Importações de bens e serviços	1,7	2,9	3,5	4,0	4,5
Contributos para o crescimento do PIB (p.p.)					
Procura interna	1,7	2,0	2,1	1,9	2,0
Procura externa líquida	0,8	-0,2	0,0	-0,4	-0,1
Evolução dos preços (taxa de variação, %)					
Deflator do PIB	6,9	3,1	2,6	2,9	2,6
IHPC	5,3	2,6	2,3	2,5	2,1
Evolução do mercado de trabalho (taxa de variação, %)					
Emprego (ótica de Contas Nacionais)	1,0	1,1	0,7	0,4	0,4
Taxa de desemprego (% da população ativa)	6,5	6,6	6,5	6,7	6,5
Produtividade aparente do trabalho	1,5	0,7	1,4	1,1	1,5
Remunerações por trabalhador	8,0	6,0	4,7	5,0	4,3
Saldo das balanças corrente e de capital (em % do PIB)					
Capacidade/necessidade líquida de financiamento face ao exterior	1,6	3,3	3,6	3,2	2,8
Saldo da balança corrente	0,2	0,9	0,7	1,7	1,5
da qual: saldo da balança de bens e serviços	0,9	1,1	1,3	0,4	0,4
Saldo da balança de capital	1,4	2,5	2,8	1,6	1,3

Notas: e = estimativa; p = previsão.

Fontes: Instituto Nacional de Estatística e Ministério das Finanças.

II.2. Enquadramento da Proposta da APS

21. As infraestruturas portuárias desempenham um papel de particular relevo no âmbito da Rede Transeuropeia dos Transportes (RTE-T), cujo novo Regulamento da UE para o seu desenvolvimento (Regulamento (UE) 2024/1679), se encontra a vigorar desde 18 de julho de 2024.

21.1. O objetivo geral de desenvolvimento da RTE-T é o de estabelecer, à escala da UE, uma rede única de transporte multimodal de elevada qualidade, reforçando a coesão social, económica e territorial, e contribuindo para a criação de um espaço

único europeu dos transportes que seja sustentável, seguro, eficiente e resiliente, ofereça mais benefícios aos seus utilizadores e apoie o crescimento inclusivo.

21.2. No Regulamento (UE) 2024/1679 privilegia-se a integração da rede terrestre, com a dimensão marítima da RTE T, concretamente com a promoção de uma rede de transporte marítimo de curta distância, incluindo também as ligações ao *hinterland*, bem como a criação de um Espaço Marítimo Europeu verdadeiramente sustentável, inteligente, contínuo e resiliente, que abranja todas as componentes das infraestruturas marítimas da RTE-T, incluindo os portos.

22. Assim, os portos são infraestruturas essenciais e elementos determinantes dos corredores transeuropeus, constituindo verdadeiros nós logísticos, a partir dos quais se organizam os fluxos logísticos multimodais, sendo indispensável que, a par da sua localização e adequação da capacidade da infraestrutura para operação dos navios e cargas mais exigentes no mercado que servem, mantenham e promovam a melhoria contínua de procedimentos, abertos e transparentes, de forma a permitir a prestação de serviços eficientes e de elevada qualidade aos navios e às cargas, bem como a criação de condições favoráveis ao investimento, reduzindo os custos de contexto, potenciando a contribuição da logística e internalizando um novo ambiente de regulação económica e de promoção e defesa da concorrência.

22.1. As infraestruturas portuárias podem intervir em diversos tipos de mercado, tendo em consideração variados parâmetros como sejam, por exemplo, os tipos e modos de acondicionamento de carga, a localização geográfica do porto, origem e destino das cargas que passam pelo porto, características físicas da infraestrutura portuária, em particular a disponibilidade de áreas portuárias terrestres e molhadas, e profundidades disponíveis, entre outros atributos.

22.2. Vários portos nacionais servem cumulativamente diversos tipos de mercado, que vão desde uma unidade produtiva local ao nível regional e nacional, estendendo-se o seu *hinterland*, em alguns casos, à Península Ibérica ou mesmo a outras geografias europeias.

22.3. Em termos mais específicos, o sistema portuário nacional é constituído por diferentes infraestruturas portuárias vitais para a atividade económica do país. A

dinâmica de cada porto tende a alinhar-se com as necessidades do setor produtivo associado ao seu *hinterland* e com as suas especificidades territoriais.

23. O sistema portuário nacional, ainda que em concorrência com portos de outras regiões localizadas na fachada Atlântica da Europa, assume uma particular relevância, dada a sua situação geográfica privilegiada no cruzamento das principais rotas de tráfego marítimo Norte-Sul e Oeste-Este, que interligam a Europa à América, África e Extremo Oriente, potenciada e valorizada também pelo aumento dos fluxos de comércio entre a UE e as regiões exteriores acessíveis por mar.
24. Perante a atual conjuntura macroeconómica, já acima apresentada, a previsão da atividade portuária em 2025 mantém-se complexa e encerra elevadas margens de erro, resultando, no fundo, como natural corolário da também elevada incerteza quanto ao comportamento da economia, em geral, e da atividade de transporte de bens, em particular.
25. Contudo, as AP, seguindo as linhas de orientação emitidas pela AMT no contexto da apresentação das respetivas propostas de revisão dos regulamentos de tarifas, apresentaram as previsões de rendimentos para 2025, utilizados como referência no âmbito deste parecer.

II.2.1. Atividade Portuária

26. Tendo presente a evolução histórica do volume de carga movimentada em cada mercado que subjaz ao binómio carga-porto, oportunamente apresentado pelas AP, estima-se que, para a totalidade do ano de 2024, se mantenha o comportamento de crescimento observado no período de janeiro a julho, atingindo-se um total de 91,7 milhões de toneladas, superior ao volume de 2023 em +10,6%, e para 2025 admite-se um crescimento mais moderado do mercado portuário de movimentação de carga, aumentando +3,8%, para 95,1 milhões de toneladas (Tabela 6).

Tabela 6– Movimento de Carga por Porto

MOVIMENTO DE CARGA (10 ³ t)	2020	2021	2022	2023	2024 (e)	2025 (p)	Δ% '24/'23	Δ% média '20-'24	Δ% '25/'24
Viana do Castelo	357	377	409	307	499	549	62,6%	8,7%	10,0%
Leixões	17 076	15 188	14 891	14 670	15 250	15 630	4,0%	-2,8%	2,5%
Aveiro	4 880	5 691	5 781	5 563	6 000	6 340	7,9%	5,3%	5,7%
Figueira da Foz	2 020	1 826	2 200	2 033	2 200	2 200	8,2%	2,2%	0,0%
Lisboa	9 024	9 431	10 721	10 901	11 930	12 355	9,4%	7,2%	3,6%
Setúbal	6 286	6 580	6 201	6 337	6 850	7 000	8,1%	2,2%	2,2%
Sines	42 157	46 554	44 812	42 977	48 913	51 010	13,8%	3,8%	4,3%
Faro	181	46	73	78	24	30	-69,2%	-39,6%	25,0%
Total	81 981	85 692	85 088	82 866	91 666	95 114	10,6%	2,8%	3,8%

26.1. Para os valores reais (2020, 2021, 2022 e 2023), estimados para 2024 e projetados para 2025, foram considerados, pela seguinte ordem de preferência; primeiro os valores dos documentos de prestação de contas das AP e depois, as projeções constantes dos documentos de planeamento também das AP.

26.2. Reitera-se que o cenário para 2025 encerra um elevado grau de incerteza, sendo possível, face à análise estatística do período, um desvio da ordem de $\pm 3,5\%$, a que corresponderia, respetivamente, num cenário mais desfavorável, um volume total de carga de 91,8 milhões de toneladas, e, num cenário mais favorável, de 98,4 milhões de toneladas.

27. Importa igualmente analisar o caso particular do tráfego de contentores, atenta a sua relevância no comércio marítimo internacional e nacional, nomeadamente na cabotagem insular, bem como na atividade portuária em geral, justificando uma avaliação mais detalhada do comportamento deste mercado específico, agora efetuado na perspetiva de movimento de contentores, expresso em TEU¹².

Aplicando a mesma metodologia utilizada para a carga, obtém-se, para o tráfego de contentores, um movimento global de 3,3 milhões de TEU em 2024, que se encontra alinhado com a tendência de crescimento observada nos primeiros oito meses do ano, e de 3,5 milhões de TEU em 2025, sendo possível um desvio de $\pm 5\%$, ou seja, variando entre 3,4 milhões de TEU e 3,7 milhões de TEU (Tabela 7).

¹² Unidade equivalente de contentores de 20 pés.

Tabela 7 – Movimento de Contentores por Porto

CONTENTORES (10 ³ TEU)	2020	2021	2022	2023	2024 (e)	2025 (p)	Δ% '24/'23	Δ% média '20-'24	Δ% '25/'24
Leixões	704	718	713	702	715	729	1,9%	0,4%	2,0%
Aveiro	0	0	0	19	18	18	-2,3%	641,4%	0,0%
Figueira da Foz	18	21	21	18	21	21	16,5%	4,8%	0,0%
Lisboa	299	367	390	419	415	435	-1,1%	8,5%	4,8%
Setúbal	171	172	169	164	180	182	10,1%	1,3%	1,1%
Sines	1 612	1 824	1 663	1 665	2 000	2 154	20,1%	5,5%	7,7%
Total	2 804	3 103	2 956	2 987	3 349	3 539	12,1%	4,5%	5,7%

28. No que reporta ao movimento de navios, para o corrente ano de 2024, e também no sentido tendencial observado no período de janeiro a julho, estima-se um decréscimo do número de escalas de -2%, face a 2023, que também se refletirá em termos de arqueação bruta (AB), numa quebra de -2,5%, sendo esta grandeza particularmente relevante na aplicação da TUP Navio.

Já para o ano de 2025, está projetado um crescimento moderado das duas grandezas relativamente a 2024, concretamente de +4,7% para o número de escalas e de +4,3% para a AB (Tabela 8).

Tabela 8 – Movimento de Navios por Porto

MOVIMENTO DE NAVIOS (N.º)	2020	2021	2022	2023	2024 (e)	2025 (p)	Δ% '24/'23	Δ% média '20-'24	Δ% '25/'24
Viana do Castelo	201	250	244	225	262	289	16,4%	6,9%	10,3%
Leixões	2 474	2 410	2 434	2 391	2 490	2 552	4,1%	0,2%	2,5%
Aveiro	965	1 055	1 053	1 021	1 101	1 205	7,8%	3,4%	9,4%
Figueira da Foz	472	401	475	442	523	484	18,3%	2,6%	-7,5%
Lisboa	1 661	1 679	2 045	2 236	1 917	1 992	-14,3%	3,6%	3,9%
Setúbal	1 617	1 698	1 562	1 692	1 498	1 535	-11,5%	-1,9%	2,5%
Sines	1 995	1 949	1 927	1 866	1 899	2 080	1,8%	-1,2%	9,5%
Faro	46	15	20	23	8	10	-65,2%	-35,4%	25,0%
Portimão	7	24	64	55	55	65	0,0%	67,4%	18,2%
Total	9 438	9 481	9 824	9 951	9 753	10 212	-2,0%	0,8%	4,7%
Arqueação Bruta (10³)	168 209	163 086	193 462	213 039	207 711	216 705	-2,5%	5,4%	4,3%

29. De acordo com estas estimativas para 2024 e projeções para 2025, baseadas nos dados facultados pelas AP, e não obstante se continuar a atravessar um período de conjuntura pouco favorável ao crescimento da atividade portuária, poderá perspetivar-se que o sistema portuário comercial do território continental encerre o corrente ano de 2024 com um desempenho global positivo e que este continue em 2025.

II.2.2. Situação Económica Global das Administrações Portuárias

30. A situação económica das AP não é exclusivamente determinada pelo resultado da atividade desenvolvida no âmbito dos serviços incluídos nos respetivos regulamentos gerais de tarifas (RT), distribuindo-se por várias áreas de negócios, cuja evolução anual dos respetivos rendimentos se processa com relativa estabilidade, em termos de quotas do volume total, como decorre da observação da Tabela 9, sendo os RT responsáveis por uma quota média de 33,4%.

Tabela 9 – Evolução Anual do Volume de Rendimentos das Administrações Portuárias

RENDIMENTOS POR ÁREAS DE NEGÓCIO	2022	2023	2024 (e)	2025 (p)	Δ% '25/'24	Δ% média '22-'24	Quota Média
Regulamento Geral de Tarifas	68 518	75 576	81 581	84 814	4,0%	9,1%	33,4%
Regulamento de Tarifas Específicas	21 064	18 725	22 736	24 269	6,7%	3,9%	9,3%
Concessões de Movimentação de Carga	76 085	81 865	85 925	88 285	2,7%	6,3%	35,8%
Concessões de Pesca	1 256	1 350	1 320	1 327	0,5%	2,5%	0,6%
Concessões de Náutica de Recreio	756	799	734	559	-23,8%	-1,5%	0,3%
Outras Concessões	8 466	7 031	7 207	9 047	25,5%	-7,7%	3,4%
Outras Áreas de Negócio	37 212	39 157	41 384	41 695	0,8%	5,5%	17,2%
Total	213 357	224 502	240 886	249 997	3,8%	6,3%	100,0%
Δ% N / N-1	---	5,2%	7,3%	3,8%	---	---	---

31. Como resulta da leitura da Tabela 10, o volume de rendimentos associados aos RT ascendeu, em 2023 (último ano com valores reais), a 75,6 milhões de euros (M€), num total de 224,5 M€ para toda a atividade das AP, representando 33,7% dos rendimentos totais.

Tabela 10 – Estrutura Económica por Área de Negócio em 2023

ÁREAS DE NEGÓCIO	Rendimentos	Quota %	Δ% sobre 2022	Gastos Diretos	Gastos Indiretos	Gastos Totais	Resultados	% Result/Rend
Regulamento Geral de Tarifas	75 576	33,7%	10,3%	-62 759	-23 115	-85 874	-10 298	-13,6%
Regulamento de Tarifas Específicas	18 725	8,3%	-11,1%	-14 116	-3 137	-17 253	1 472	7,9%
Concessões de Movimentação de Carga	81 865	36,5%	7,6%	-23 225	-24 946	-48 171	33 694	41,2%
Concessões de Pesca	1 350	0,6%	7,5%	-2 213	-308	-2 520	-1 171	-86,7%
Concessões de Náutica de Recreio	799	0,4%	5,6%	-1 450	-394	-1 844	-1 045	-130,9%
Outras Concessões	7 031	3,1%	-17,0%	-2 537	-2 738	-5 275	1 756	25,0%
Outras Áreas de Negócio	39 157	17,4%	5,2%	-27 985	-7 402	-35 387	3 770	9,6%
Total	224 502	100,0%	5,2%	-134 285	-62 040	-196 324	28 178	12,6%
% sobre Rendimentos	100,0%	---	---	59,8%	27,6%	87,4%	12,6%	---

32. A este respeito é de relevar que a análise de rendimentos efetuada no presente parecer foi elaborada a partir da informação remetida pelas AP, ao abrigo das orientações emitidas pela AMT anteriormente¹³.

¹³ Na, já enunciada, Deliberação n.º 1025/2018.

Verifica-se, no entanto, não se poderem realizar comparações diretas e efetivas entre as AP a um nível mais “fino” das várias componentes de receitas que compõem os rendimentos operacionais por área de negócio das mesmas.

32.1. Os motivos prendem-se, no essencial, com o facto de existirem diferentes critérios e diferentes formas de registo das componentes de receitas nas contas de exploração analítica por áreas de negócio e tipos de serviço, nomeadamente devido, por um lado, às diferentes modalidades de prestação dos serviços, e ainda por opções de registo específicas de cada uma das AP.

32.2. Pelo que a quota de cada área de negócio pode variar entre AP, não efetivamente pelo peso que cada uma dessas mesmas áreas de negócio assume, mas sim pelas diferenças de registo contabilístico das mesmas. Note-se que estas diferenças se verificam essencialmente nas áreas de negócio: “*regulamento de tarifas específicas*”, “*outras concessões*” e “*outras áreas de negócio*”.

Em consequência, decorre a necessidade de harmonização que deverá verificar-se em futuras atualizações de regulamentos de tarifas.

33. A área de negócio mais significativa é a das concessões de movimentação de carga, cujo peso ronda os 36,5% do total dos rendimentos (81,9 M€), a que não é alheio o facto de o regime de exploração dos portos ser privilegiadamente o de *landlord port*.

É ainda de assinalar a relativa relevância dos serviços prestados no âmbito das tarifas específicas e que detêm uma quota de 8,3% do total dos rendimentos.

34. O somatório dos resultados líquidos das várias áreas de negócio, relativos ao ano de 2023, ascende a um total de 28,2 M€, correspondendo a 12,6% do total dos rendimentos (Tabela 10).

34.1. A este valor global subjazem valores díspares dos resultados líquidos por área de negócio, sendo de realçar que a área relativa ao RT é deficitária em -13,6%, a que correspondente -10,3 M€, contrapondo-se a área das concessões de

movimentação de carga, que gera um resultado positivo de +41,2% dos rendimentos, correspondente a +33,7 M€¹⁴.

34.2. Das restantes áreas assinalam-se com resultados positivos a dos regulamentos de tarifas específicas (+1,5 M€; +7,9%) e a das outras concessões (+1,8 M€; +25%), e ainda a de outras áreas de negócio (3,7 M€; 9,6%), sendo negativos os resultados das concessões de pesca (-1,2 mil €; -86,7% dos rendimentos) e das concessões de náutica de recreio (-1 mil €; -130,9%).

35. Esta assimetria de resultados, para além do efeito da natural diversidade dos níveis de atividade geradora de rendimentos observados em cada área de negócio, pode ser ainda atribuída ao volume de gastos que é necessário suportar para assegurar a prestação dos serviços inseridos nos respetivos perímetros, sublinhando-se que a área do RT necessita de uma afetação de recursos diretos representando 83% dos rendimentos, sendo que 31,7% destes respeitam a gastos com o pessoal e 25,9% a depreciações e amortizações (Tabela 11).

Na área do regulamento de tarifas específicas, o nível de gastos diretos reduz-se para 75,4% e na área das concessões de movimentação de carga reduz-se para 28,4%, estes últimos maioritariamente gerados pelas amortizações das infraestruturas que lhe estão afetas (18,1%).

¹⁴ De destacar que nesta rubrica se encontram registados apenas os rendimentos decorrentes das concessões, na medida em que a lei prevê três regimes distintos para a prestação de serviços portuários de movimentação de carga: (i) Diretamente pela Administração Portuária; (ii) mediante licenciamento; ou (iii) mediante concessão a uma empresa privada.

Tabela 11 – Percentagem de Gastos Diretos/Rendimentos, 2023

ÁREAS DE NEGÓCIO	FSE	Pessoal	Dep. & Amort.	Outros	Total
Regulamento Geral de Tarifas	14,5%	31,7%	25,9%	11,0%	83,0%
Regulamento de Tarifas Específicas	22,5%	6,7%	18,1%	28,1%	75,4%
Concessões de Movimentação de Carga	2,5%	1,7%	18,1%	6,0%	28,4%
Concessões de Pesca	53,8%	1,0%	108,3%	0,9%	163,9%
Concessões de Náutica de Recreio	67,8%	17,5%	89,6%	6,6%	181,5%
Outras Concessões	7,3%	9,9%	11,5%	7,3%	36,1%
Outras Áreas de Negócio	26,3%	8,9%	31,3%	4,9%	71,5%
Total Geral	13,1%	13,8%	23,6%	9,4%	59,8%

36. No contexto da apreciação das propostas de revisão dos RT, não pode deixar de se referir que a estrutura de custos dos diversos serviços portuários que os integram, encerra também um elevado grau de heterogeneidade, traduzindo uma exploração deficitária na sua maioria (Tabela 12).

Tabela 12 – Resumo da Estrutura Económica dos Serviços Portuários, 2023

SERVIÇOS PORTUÁRIOS	Rendimentos	Quota %	Δ% sobre 2022	Gastos Diretos	Gastos Indiretos	Gastos Totais	Resultados	% Result/Rend
TUP Navio	37 825	47,4%	12,0%	-25 892	-14 200	-40 092	-2 267	-6,0%
Pilotagem	19 094	23,9%	11,9%	-22 116	-5 661	-27 777	-8 683	-45,5%
Reboque	5 195	6,5%	28,4%	-5 872	-706	-6 577	-1 382	-26,6%
Amarração / Desamarração	1 585	2,0%	5,4%	-1 058	-276	-1 334	251	15,8%
Movimento de Cargas	451	0,6%	5,4%	-216	-82	-298	153	34,0%
Tráfego de Passageiros	1 262	1,6%	119,1%	-2 574	-120	-2 693	-1 431	-113,4%
Armazenagem / Ocupação de Espaços	2 695	3,4%	-12,2%	-325	-678	-1 003	1 692	62,8%
Uso de Equipamentos	913	1,1%	10,9%	-1 566	-200	-1 766	-853	-93,4%
Fornecimentos	4 391	5,5%	-54,8%	-9 406	-637	-10 044	-5 653	-128,8%
Resíduos	1 496	1,9%	-22,1%	-809	-286	-1 095	401	26,8%
Diversos	4 819	6,0%	-6,7%	-2 098	-943	-3 041	1 778	36,9%
Total	79 726	100,0%	2,1%	-71 932	-23 787	-95 719	-15 993	-20,1%
% sobre Rendimentos	100,0%	---	---	-90,2%	-29,8%	-120,1%	-20,1%	---

37. Assim, verifica-se que a TUP Navio representa 47,4% do total de rendimentos, a que se seguem os serviços de pilotagem (23,9%), de reboque (6,5%), de fornecimentos (5,5%), e de diversos (6%), com um total de 71,3 M€.

37.1. Importa referir que o total de rendimentos apresentado na Tabela 12 é superior ao total de rendimentos correspondentes aos RT no contexto das áreas de negócio (Tabela 9), porque inclui também serviços que estão integrados na área do regulamento de tarifas específicas, o que sucede designadamente na APS.

37.2. Naturalmente, e decorrente do já referido, os resultados de exploração apurados por serviço portuário apresentam elevadas assimetrias, sendo que o mais

deficitário é manifestamente o serviço de pilotagem, cujo resultado líquido ronda os -8,7 M€, representando -45,5% dos rendimentos.

37.3. A TUP Navio, com o maior volume de rendimentos (37,8 M€), é também deficitária, exibindo um resultado de cerca de -2,3 M€, correspondente a -6% dos rendimentos.

37.4. Os serviços que geram resultados positivos são: armazenagem/ocupação de espaços (+1,7 M€; +62,8%); resíduos (+401 mil €; +26,8%); amarração/desamarração (+251 mil €; +15,8%); e movimento de cargas (153 mil €; +34%).

37.5. No seu conjunto, os serviços apresentam uma exploração deficitária de -16 M€, o que representa -20,1% do total dos rendimentos.

38. No que reporta à evolução da situação económica do conjunto das AP do Continente poderá assinalar-se o seguinte (Tabela 13):

Tabela 13 – Evolução anual da situação económica das Administrações Portuárias

(10³ €)

RENDIMENTOS E GASTOS	2022	2023	2024 (e)	2025 (p)	Δ% '25/'24	% s/ TRG '23
Vendas e Serviços Prestados (VSP)	164 202	186 794	202 195	213 816	5,7%	72,3%
Outros Rendimentos e Ganhos	80 489	71 618	73 995	95 454	29,0%	27,7%
Total de Rendimentos e Ganhos (TRG)	244 691	258 412	276 190	309 269	12,0%	100,0%
Δ%	---	5,6%	6,9%	12,0%	---	---
Gastos com Pessoal	-63 143	-67 709	-73 877	-77 477	4,9%	-26,2%
Outros Gastos e Perdas	-90 760	-91 313	-85 648	-117 471	37,2%	-35,3%
Total de Perdas e Gastos	-153 903	-159 022	-159 525	-194 947	22,2%	-61,5%
Resultado antes de Depreciações, Gastos de Financiamento e Impostos	90 788	99 390	116 665	114 322	-2,0%	38,5%
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	37 924	34 185	39 669	35 006	-11,8%	13,2%
Rentabilidade das VSP	23,1%	18,3%	19,6%	16,4%	---	---
Rentabilidade das VSP e Outros Rendim.	15,5%	13,2%	14,4%	11,3%	---	---

38.1. As AP apresentaram em 2023 (último ano com dados reais) um volume total de vendas e serviços prestados de 186,8 M€, que gerou um resultado líquido positivo de +34,2 M€, correspondendo a uma rentabilidade das vendas de 18,3%, que recua para 13,2% se forem igualmente considerados os outros rendimentos.

38.2. Observa-se igualmente que as AP, no seu conjunto, apresentam uma estrutura económica com um razoável grau de solidez, refletida no referido resultado líquido, sendo, expectável evoluções positivas em 2024 e 2025, relativamente a 2023, com resultados líquidos, respetivamente, de +39,7 M€ e +35 M€, correspondentes a, respetivamente, 19,6% e 16,4% do volume de vendas.

II.2.3. Situação Económica da APS

Atividade Portuária

39. A jurisdição da APS inclui o porto de Sines e os portos comerciais de Faro e de Portimão, cujo movimento portuário desde 2019 e previsional até 2025 é apresentado nas Tabelas 14, 15 e 16, tendo fundamentalmente por base os Relatórios de Gestão e Contas do Exercício de 2022 e 2023 e os Planos de Atividades e Orçamento para 2024 e 2025, da APS.

40. Relativamente ao porto de Sines, é possível observar (Tabela 14):

Tabela 14 – Movimento Portuário no Porto de Sines

Sines	2020	2021	2022	2023	2024 (e)	2025 (p)	Δ% '24/'23	Δ% média '20-'24	Δ% '25/'24
Carga (10 ³ ton)	42 157	46 554	44 812	42 977	48 913	51 010	13,8%	3,8%	4,3%
Contentores (10 ³ TEU)	1 612	1 824	1 663	1 665	2 000	2 154	20,1%	5,5%	7,7%
Navios (unid.)	1 995	1 949	1 927	1 866	1 899	2 080	1,8%	-1,2%	9,5%
AB (10 ³)	88 981	81 957	83 249	93 394	93 682	98 527	0,3%	1,3%	5,2%

40.1. Uma variação média anual entre 2020 e 2024 de +3,8%%, prevendo os documentos de programação da APS, para o corrente ano, um acréscimo de movimento de mercadorias de +13,8% relativamente a 2023, o que está em alinhamento com a tendência observada no período de janeiro a julho de 2024.

Para o ano de 2025, é estimado um crescimento mais modesto, na casa de +4,3%, ultrapassando a marca dos 50 milhões de toneladas, que já não ocorria desde 2016, altura em que este porto ainda contabilizava a importação de carvão para as centrais termoelétricas, em mais de 5 milhões de toneladas, movimentação essa que está, atualmente, completamente descontinuada nesta infraestrutura portuária.

40.2. No caso do tráfego de contentores, apesar do comportamento menos favorável observado no biénio 2022-2023, prevê-se um incremento significativo no corrente ano (+20,1%), atingindo 2 milhões de TEU, ou seja, um máximo histórico no porto de Sines, e cuja evolução observada nos primeiros oito meses de 2024 se afigura corroborar.

Em 2025 continua previsto o crescimento do movimento de contentores, apesar de forma mais modesta (+7,7%).

40.3. No que concerne a escalas de navios, estima-se um aumento em 2024 de +1,8%, a par de um crescimento mais modesto da AB (+0,3%), o que já não é confirmado pela evolução observada nos primeiros oito meses do ano, com cifras negativas, da ordem dos -3%, para ambas as grandezas.

Para o ano de 2025, é projetado um incremento mais expressivo, principalmente do número de escalas de navios (+9,5%), mas também da AB (+5,2%).

41. Para o porto de Faro, que assegura essencialmente o escoamento dos produtos da unidade de Loulé da CIMPOR, desde a quebra ocorrida em 2021, e uma recuperação muito parcial (para menos de metade tráfego de 2020) no biénio 2022-2023, as previsões apontam para valores ainda mais baixos de movimentação de carga em 2024 e 2025 (Tabela 15).

Tabela 15 – Movimento Portuário no Porto de Faro

Faro	2020	2021	2022	2023	2024 (e)	2025 (p)	Δ% '24/'23	Δ% média '20-'24	Δ% '25/'24
Carga (10 ³ ton)	181	46	73	78	24	30	-69,2%	-39,6%	25,0%
Navios (unid.)	46	15	20	23	8	10	-65,2%	-35,4%	25,0%
AB (10 ³)	138	41	61	58	20	25	-65,2%	-38,0%	25,0%

41.1. Desta forma, está prevista uma redução de movimentação de carga de -69,2% em 2024, e que o movimento dos primeiros oito meses de 2024 só tende a confirmar, e que deverá observar uma recuperação mais modesta em 2025 (+25%).

41.2. No caso dos navios, a tendência para 2024 é similar, com uma redução de -35,4%, também alinhada com o tráfego observado de janeiro a julho, prevendo-se, contudo, uma evolução favorável em 2025 (+25%).

42. Em relação ao porto de Portimão, que presentemente regista essencialmente tráfego de passageiros em navios de cruzeiros, as estimativas apontam para uma estabilização das escalas de navios, e respetiva AB, em 2024, bem como o crescimento de +18,2% para ambas as grandezas em 2025 (Tabela 16).

Tabela 16 – Movimento Portuário no Porto de Portimão

Portimão	2020	2021	2022	2023	2024 (e)	2025 (p)	Δ% '24/'23	Δ% média '20-'24	Δ% '25/'24
Navios (unid.)	7	24	64	55	55	65	0,0%	67,4%	18,2%
AB (10 ³)	8	244	1 289	1 270	1 270	1 501	0,0%	250,3%	18,2%

Será de anotar que no período de janeiro a julho de 2024, ocorreu um incremento do número de escalas de navios (+3,2%), contudo, uma redução com algum significado (-26,1%) da AB.

Situação Económica

43. Apesar da evolução positiva, como atrás descrito, designadamente no porto de Sines, a APS não perspetiva que os rendimentos resultantes das tarifas associadas aos principais serviços alcancem os valores orçamentados para 2024, por um lado, fruto de um menor crescimento do tráfego em relação ao que estava previsto, e por outro lado, fruto da rigidez da estrutura de custos.
44. No que se refere à estrutura económica do porto de Sines, apesar de um resultado líquido em 2023 (+9,9 M€), inferior ao estimado e com uma quebra de -46% face a 2022, estima-se um aumento de +89,4% em 2024 (para +18,7 M€), prevendo-se ainda um aumento em 2025 de +2,1%, aproximando-se dos valores de 2021 (Tabela 17).

Tabela 17 – Evolução Anual da Situação Económica do Porto de Sines

RENDIMENTOS E GASTOS - Porto de Sines	2022	2023	2024 (e)	2025 (p)	Δ% '25/'24	% s/ TRG '23
Vendas e Serviços Prestados (VSP)	48 625	43 802	47 628	52 698	10,6%	79,6%
Outros Rendimentos e Ganhos	12 437	11 196	11 308	11 960	5,8%	20,4%
Total de Rendimentos e Ganhos (TRG)	61 062	54 998	58 936	64 658	9,7%	100,0%
Δ%	---	-9,9%	7,2%	9,7%	---	---
Gastos com Pessoal	-10 380	-11 160	-12 442	-13 329	7,1%	-20,3%
Outros Gastos e Perdas	-16 012	-17 330	-11 891	-14 735	23,9%	-31,5%
Total de Perdas e Gastos	-26 392	-28 490	-24 333	-28 064	15,3%	-51,8%
Resultado antes de Depreciações, Gastos de Financiamento e Impostos	34 670	26 508	34 603	36 594	5,8%	48,2%
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	18 150	9 887	18 731	19 125	2,1%	18,0%
Rentabilidade das VSP	37,3%	22,6%	39,3%	36,3%	---	---
Rentabilidade das VSP e Outros Rendim.	29,7%	18,0%	31,8%	29,6%	---	---

- 44.1.** As vendas representaram, em 2023, último ano com contas fechadas, 79,6% do total dos rendimentos e ganhos (percentagem idêntica à do ano de 2022), com uma rentabilidade (relativamente ao resultado líquido) de 22,6%, que se prevê que possa aumentar para 39,3% em 2024, baixando ligeiramente em 2025 (36,3%).
- 44.2.** Assinala-se que, a par do aumento previsto em 2025 das vendas (+10,6%), contribuindo para um aumento do total de rendimentos e ganhos de +9,7%, prevê-se que o total de gastos e perdas aumente +15,3%, com um incremento superior na rubrica Outros gastos e perdas (+23,9%) do que na rubrica Gastos com pessoal (+7,1%).
- 45.** Em relação aos portos comerciais do Algarve, o resultado líquido tem sido negativo desde 2022, com um aumento significativo do défice previsto para 2025 (+341,8%), o qual se justifica por aumentos significativos, tanto nos Outros rendimentos e ganhos, como nos Outros gastos e perdas, mas superior, em termos absolutos, nesta última rubrica (Tabela 18).

Tabela 18 – Evolução Anual da Situação Económica dos Portos do Algarve

RENDIMENTOS E GASTOS - Portos Faro/Portimão	2022	2023	2024 (e)	2025 (p)	Δ% '25/'24	% s/ TRG '23
Vendas e Serviços Prestados (VSP)	1 237	1 141	739	822	11,2%	96,9%
Outros Rendimentos e Ganhos	74	37	46	17 600	38160,9%	3,1%
Total de Rendimentos e Ganhos (TRG)	1 311	1 177	785	18 422	2246,8%	100,0%
Δ%	---	-10,2%	-33,3%	2246,8%	---	---
Gastos com Pessoal	-1 216	-1 156	-1 338	-1 401	4,7%	-98,2%
Outros Gastos e Perdas	-937	-12 334	-2 464	-30 350	1131,7%	-1047,6%
Total de Perdas e Gastos	-2 153	-13 491	-3 802	-31 751	735,1%	-1145,8%
Resultado antes de Depreciações, Gastos de Financiamento e Impostos	-842	-12 313	-3 017	-13 329	341,8%	-1045,8%
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	-927	-1 114	-2 629	-13 333	407,2%	-94,6%
Rentabilidade das VSP	-74,9%	-97,6%	-355,8%	-1622,0%	---	---
Rentabilidade das VSP e Outros Rendim.	-70,7%	-94,6%	-334,9%	-72,4%	---	---

- 45.1.** As vendas representaram, em 2023, 96,9% do total de rendimentos e ganhos mas prevê-se que a situação se inverta em 2025, com as vendas a representarem apenas 4,5% dos rendimentos.
- 45.2.** Igualmente, está prevista uma quebra muito considerável (-407,2%) do resultado líquido, que era de -1.1 M€ em 2023 e se perspetiva piorar em 2024 para -2.6 M€, e projetado diminuir de forma ainda mais considerável para -13,3 M€ em 2025, com origem, de acordo com os elementos apresentados pela APS, no processo de

transferência de competências da APS para os Municípios de Faro e Portimão, ou seja, por um lado, os bens a transferir para aqueles Municípios revertem o total da imparidade e (que iriam reverter até ao final da sua vida útil se se mantivessem na APS) (reversões de Imparidades), por outro, pelo abate relacionado com os bens a transferir para aqueles Municípios (“abates”)¹⁵.

46. Pese embora a quase insignificante expressão da atividade portuária nos portos comerciais do Algarve, quando comparada com a do porto de Sines, a situação suprarreferida para os portos do Algarve impacta na demonstração de resultados consolidada da APS, na medida em que representa uma redução do resultado líquido desta AP de +16,1 M€ em 2024 para +5,8 M€ em 2025 (-64%), (Tabela 19).

Designadamente, está em causa um aumento de +214,1% de 2024 para 2025, do total de perdas e gastos, muito superior ao aumento dos outros rendimentos e ganhos de +160,3%.

Tabela 19 – Evolução anual da situação económica da APS (consolidada)

RENDIMENTOS E GASTOS	2022	2023	2024 (e)	2025 (p)	Δ% '25/'24	% s/ TRG '23
Vendas e Serviços Prestados (VSP)	49 862	44 943	48 367	53 520	10,7%	80,0%
Outros Rendimentos e Ganhos	12 511	11 233	11 354	29 560	160,3%	20,0%
Total de Rendimentos e Ganhos (TRG)	62 373	56 176	59 721	83 080	39,1%	100,0%
Δ%	---	-9,9%	6,3%	39,1%	---	---
Gastos com Pessoal	-11 596	-12 316	-13 780	-14 730	6,9%	-21,9%
Outros Gastos e Perdas	-16 950	-29 665	-14 355	-45 085	214,1%	-52,8%
Total de Perdas e Gastos	-28 545	-41 981	-28 135	-59 815	112,6%	-74,7%
Resultado antes de Depreciações, Gastos de Financiamento e Impostos	33 828	14 195	31 586	23 265	-26,3%	25,3%
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	17 223	8 774	16 102	5 792	-64,0%	15,6%
Rentabilidade das VSP	34,5%	19,5%	33,3%	10,8%	---	---
Rentabilidade das VSP e Outros Rendim.	27,6%	15,6%	27,0%	7,0%	---	---

¹⁵ Já em 2023, a APS terá apresentado esclarecimento que agora se replica, por ter aplicação direta: “crónica exploração deficitária dos portos do Algarve obrigou à criação de uma imparidade total sobre a respetiva unidade de negócio e, desta forma, ao registo de imparidades sobre o valor total dos ativos fixos tangíveis e intangíveis adquiridos para aqueles portos, bem como dos subsídios recebidos. Deste modo, o elevado volume de investimentos previsto para estes 2 portos em 2024 leva a que a rubrica “Imparidade de investimentos não depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)” tenha um incremento muito elevado, que deriva do registo de imparidades diretamente relacionadas com os bens a adquirir. Como parte destes investimentos têm subsídios alocados, no ano em que ocorre o investimento e se dá o reconhecimento do direito a receber o subsídio, também é registada uma imparidade pela totalidade do valor a receber (...)”.

Áreas de Negócio

47. No caso do porto de Sines, os rendimentos das diversas áreas de negócio que, em 2023 foram de 43,8 M€ (-9,9% face a 2022), estima-se que aumentem +8,7% em 2024 para 47,6 M€ e 10,6% para 52,7 M€ em 2025 (Tabela 20).
48. As principais áreas de negócio concentravam-se essencialmente nas áreas de negócio associadas ao RT e às concessões de movimentação de carga.

Tabela 20 – Evolução Anual do Volume de Rendimentos do Porto de Sines

(10³ €)

RENDIMENTOS POR ÁREAS DE NEGÓCIO - Porto de Sines	2022	2023	2024 (e)	2025 (p)	Δ% '25/'24	Δ% média '22-'24	Quota Média
Regulamento Geral de Tarifas	18 967	20 556	20 849	22 480	7,8%	4,8%	43,1%
Regulamento de Tarifas Específicas	9 356	4 049	4 388	4 760	8,5%	-31,5%	11,7%
Concessões de Movimentação de Carga	15 877	15 919	18 594	20 137	8,3%	8,2%	36,6%
Concessões de Pesca	43	47	45	45	0,0%	1,9%	0,1%
Concessões de Náutica de Recreio	20	64	166	8	-95,2%	188,2%	0,1%
Outras Concessões	4 245	3 018	3 427	5 145	50,1%	-10,1%	8,1%
Outras Áreas de Negócio	117	149	159	123	-22,6%	16,5%	0,3%
Total	48 625	43 802	47 628	52 698	10,6%	-1,0%	100,0%
Δ% N / N-1	---	-9,9%	8,7%	10,6%	---	---	---

- 48.1. Da observação da evolução dos rendimentos associados ao RT, constata-se que estes apresentam uma evolução estável entre 2021 e 2024, traduzida por um aumento médio anual de +4,8%, sendo que, para 2025, se projeta um aumento de +7,8%, atingindo os 22,5 M€, com uma quota média de 43,1%.
- 48.2. Perspetivam-se aumentos de rendimentos em todas as áreas de negócio de 2024 para 2025, com exceção dos associados à náutica de recreio (-95,2%), e outras áreas de negócio (-22,6%). Esta redução não é alheia, ao já referido, processo de transferência de competências para os órgãos municipais, ao abrigo do artigo 18.º da Lei da Descentralização (Lei n.º 50/2018, de 16 de agosto), nos domínios da gestão de áreas afetas à atividade de náutica de recreio e de áreas sob jurisdição portuária sem utilização portuária.
49. Para além da elevada assimetria no volume de rendimentos, as diversas áreas de negócio apresentam diferentes níveis de intensidade na utilização de recursos para o seu desenvolvimento ou para a prestação dos serviços que a integram, sendo estas assimetrias refletidas na Tabela 21, na qual é possível confrontar os rendimentos com os gastos diretos e indiretos de cada área de negócio do porto de Sines, em 2023.

Tabela 21 – Estrutura Económica por Área de Negócio do Porto de Sines, 2023

(10³ €)

ÁREAS DE NEGÓCIO - Porto de Sines	Rendimentos	Quota %	Δ% sobre 2022	Gastos Diretos	Gastos Indiretos	Gastos Totais	Resultados	% Result/Rend
Regulamento Geral de Tarifas	20 556	46,9%	8,4%	-1 855	-13 496	-15 351	5 205	25,3%
Regulamento de Tarifas Específicas	4 049	9,2%	-56,7%	-9 124	-444	-9 568	-5 519	-136,3%
Concessões de Movimentação de Carga	15 919	36,3%	0,3%	-4 452	-8 583	-13 035	2 885	18,1%
Concessões de Pesca	47	0,1%	8,8%	-242	-25	-267	-220	-467,0%
Concessões de Náutica de Recreio	64	0,1%	218,1%	-541	-34	-575	-512	-804,8%
Outras Concessões	3 018	6,9%	-28,9%	-632	-1 627	-2 260	759	25,1%
Outras Áreas de Negócio	149	0,3%	27,1%	-370	-80	-450	-301	-202,4%
Total	43 802	100,0%	-9,9%	-17 216	-24 289	-41 505	2 297	5,2%
% sobre Rendimentos	100,0%	---	---	39,3%	55,5%	94,8%	5,2%	---

49.1. Em termos globais, verifica-se um volume total de rendimentos de 43,8 M€ (-9,9%, face a 2022), que originam um resultado de exploração de +2,3 M€ (-77%, comparativamente com 2022), associado a uma margem de apenas 5,2%.

49.2. A área de negócio associada ao RT representou 46,9% do total do volume de rendimentos (20,6 M€), tendo incorporado 15,4 M€ em gastos (diretos e indiretos), o que lhe permitiu gerar um excedente de exploração de +5,2 M€ (25,3% do volume de rendimentos).

49.3. Importa salientar que a segunda área de negócio mais relevante, a das concessões de movimentação de carga, totalizou rendimentos de 15,9 M€ e gerou um excedente de 2,9 M€ (18,1% dos rendimentos).

50. No caso dos portos comerciais de Portimão e de Faro, constata-se que os rendimentos associados ao RT, os quais representam uma quota média de 64,1%, apresentam-se estáveis 2022 e 2024 (crescendo em 2023 e retomando sensivelmente do valor anterior em 2024), estimando-se que ocorra um aumento de +23,1% em 2025 (Tabela 22).

Tabela 22 – Evolução Anual do Volume de Rendimentos dos Portos Comerciais do Algarve

(10³ €)

RENDIMENTOS POR ÁREAS DE NEGÓCIO - Portos Faro/Portimão	2022	2023	2024 (e)	2025 (p)	Δ% '25/'24	Δ% média '22-'24	Quota Média
Regulamento Geral de Tarifas	547	649	544	670	23,1%	-0,3%	64,1%
Regulamento de Tarifas Específicas	164	117	108	137	27,2%	-19,0%	13,7%
Concessões de Movimentação de Carga	0	0	0	0	---	---	0,0%
Concessões de Pesca	0	0	0	0	---	---	0,0%
Concessões de Náutica de Recreio	157	99	9	0	-100,0%	-76,1%	5,6%
Outras Concessões	3	4	3	3	-6,3%	-3,3%	0,3%
Outras Áreas de Negócio	366	272	75	12	-83,9%	-54,8%	16,2%
Total	1 237	1 141	739	822	11,2%	-22,7%	100,0%
Δ% N / N-1	---	-7,8%	-35,2%	11,2%	---	---	---

Por sua vez, os rendimentos das concessões de náutica de recreio e das outras áreas de negócio apresentam trajetórias descendentes – a primeira das quais deixando de ter rendimentos em 2025 (já em decréscimo desde 2023), atendendo à transferência das competências associadas à náutica de recreio para o Município de Portimão, contudo, prevê-se que o aumento dos rendimentos do RT e do regulamento de tarifas específicas, possam compensar esta redução, podendo-se verificar um aumento do rendimento total de +11,2% entre 2024 e 2025.

- 51.** Todas as áreas de negócio dos portos comerciais do Algarve apresentaram, em 2023, resultados de exploração negativos, sendo os gastos apurados no âmbito do RT o triplo dos respetivos rendimentos, gerando um resultado negativo de -1,3 M€ (Tabela 23).

Tabela 23 – Estrutura económica por área de negócio dos portos comerciais do Algarve, 2023

(10³ €)

ÁREAS DE NEGÓCIO - Portos Faro/Portimão	Rendimentos	Quota %	Δ% sobre 2022	Gastos Diretos	Gastos Indiretos	Gastos Totais	Resultados	% Result/Rend
Regulamento Geral de Tarifas	649	56,9%	18,6%	-639	-1 343	-1 983	-1 334	-205,6%
Regulamento de Tarifas Específicas	117	10,3%	-28,5%	-49	-255	-304	-187	-159,2%
Concessões de Movimentação de Carga	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Concessões de Pesca	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Concessões de Náutica de Recreio	99	8,7%	-36,9%	-145	-154	-298	-199	-201,2%
Outras Concessões	4	0,3%	6,4%	-35	-6	-41	-37	-1027,5%
Outras Áreas de Negócio	272	23,8%	-25,6%	-852	-484	-1 336	-1 064	-391,3%
Total	1 141	100,0%	-7,8%	-1 721	-2 241	-3 962	-2 821	-247,3%
% sobre Rendimentos	100,0%	---	---	150,9%	196,5%	347,3%	247,3%	---

No conjunto das áreas de negócio, o ano de 2023 apresenta um resultado negativo de cerca de -2,8 M€, correspondente a mais do triplo do total de rendimentos que as mesmas geraram.

Serviços prestados no âmbito do Regulamento Geral de Tarifas

- 52.** Importa referir que o total de rendimentos apresentados nas Tabelas 24, 25, 26 e 27 são superiores aos totais de rendimentos correspondentes aos RT no contexto das áreas de negócio (Tabelas 20, 21, 22 e 23), porque as primeiras incluem também serviços que estão integrados na área do Regulamento de Tarifas Específicas, designadamente os fornecimentos de energia elétrica, uso de equipamentos, resíduos e diversos.

O rendimento associado ao Regulamento de Tarifas Específicas, assume o montante de 4,9 M€ em 2025, para o consolidado da APS.

53. No caso concreto do porto de Sines, pode observar-se que a TUP Navio assume o maior peso nos rendimentos (61,5%), seguida dos serviços de fornecimentos (21,1%) e da pilotagem (17,4%) (Tabela 24).

Também se constata que a evolução de todos os serviços (exceto o uso de equipamentos) é positiva entre 2022 e 2024, com uma taxa de variação anual média negativa de -5,6%, devido a uma redução de -13,1% entre 2022 e 2023, maior que a subida verificada entre 2023 e 2024 de +2,6%.

Tabela 24 – Evolução Anual do Volume de Rendimentos dos Serviços constantes do Regulamento Geral de Tarifas no Porto de Sines

RENDIMENTOS POR SERVIÇOS PORTUÁRIOS - Porto de Sines	2022	2023	2024 (e)	2025 (p)	Δ% '25/'24	Δ% média '22-'24	Quota Média
TUP Navio	14 934	16 120	16 164	17 325	7,2%	4,0%	61,5%
Pilotagem	4 032	4 436	4 685	5 155	10,0%	7,8%	17,4%
Reboque	0	0	0	0	---	---	0,0%
Amarração / Desamarração	0	0	0	0	---	---	0,0%
Movimento de Cargas	0	0	0	0	---	---	0,0%
Tráfego de Passageiros	0	0	0	0	---	---	0,0%
Armazenagem / Ocupação de Espaços	1	0	0	0	---	---	0,0%
Uso de Equipamentos	4	4	11	10	---	66,9%	0,0%
Fornecimentos	9 352	4 045	4 377	4 750	8,5%	-31,6%	21,1%
Resíduos	0	0	0	0	---	---	0,0%
Diversos	0	0	0	0	---	---	0,0%
Total	28 323	24 605	25 237	27 240	7,9%	-5,6%	100,0%
Δ% N / N-1	---	-13,1%	2,6%	7,9%	---	---	---

54. A estrutura económica é fortemente dependente da TUP Navio que reflete uma exploração superavitária, com um total de rendimentos de 16,1 M€ em 2023 (a qual tem vindo em crescendo desde 2022), para a qual se verificou um resultado positivo de +5,5 M€, correspondente a 34,3% dos rendimentos (Tabela 25).

Os gastos incorporados na disponibilização deste serviço totalizam 10,6 M€ (também em crescendo).

Tabela 25 – Estrutura Económica por Serviço do Regulamento Geral de Tarifas no Porto de Sines, 2023

SERVIÇOS PORTUÁRIOS - Porto de Sines	Rendimentos	Quota %	Δ% sobre 2022	Gastos Diretos	Gastos Indiretos	Gastos Totais	Resultados	% Result/Rend
TUP Navio	16 120	65,5%	7,9%	0	-10 583	-10 583	5 537	34,3%
Pilotagem	4 436	18,0%	10,0%	-1 855	-2 912	-4 768	-332	-7,5%
Reboque	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Amarração / Desamarração	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Movimento de Cargas	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Tráfego de Passageiros	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Armazenagem / Ocupação de Espaços	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Uso de Equipamentos	4	0,0%	-3,8%	0	-2	-2	1	34,3%
Fornecimentos	4 045	16,4%	-56,7%	-9 124	-441	-9 565	-5 520	-136,5%
Resíduos	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Diversos	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Total	24 605	100,0%	-13,1%	-10 979	-13 940	-24 919	-313	-1,3%
% sobre Rendimentos	100,0%	---	---	-44,6%	-56,7%	-101,3%	-1,3%	---

54.1. Por sua vez, o serviço de pilotagem apresenta um resultado negativo de -332 mil € (-7,5% dos rendimentos), para o qual contribui a necessidade de incorporar um total de gastos de -4,8 M€ face a um total de rendimentos de +4,4 M€.

54.2. Os rendimentos dos serviços portuários no porto de Sines totalizaram em 2023, 24,6 M€, para uma globalidade de gastos de -24,9 M€. Assim, o resultado líquido global é de -313 mil €, ou seja, muito mais baixo que em 2022 (-106,7%), cujo resultado foi positivo em +4,7 M€.

55. No que reporta aos portos comerciais do Algarve, os vários serviços portuários têm rendimentos bastante díspares, importando assinalar que os rendimentos totais decresceram -4% ao ano entre 2022 e 2024, prevendo que esta tendência contrária em 2025 (+23,6%) (Tabela 26).

Tabela 26 – Evolução Anual do Volume de Rendimentos dos Serviços constantes do Regulamento Geral de Tarifas nos Portos Comerciais do Algarve

RENDIMENTOS POR SERVIÇOS PORTUÁRIOS - Portos Faro/Portimão	2022	2023	2024 (e)	2025 (p)	Δ% '25/'24	Δ% média '22-'24	Quota Média
TUP Navio	155	144	103	126	22,9%	-18,7%	18,5%
Pilotagem	148	125	97	118	21,8%	-19,1%	17,1%
Reboque	145	285	259	316	22,0%	33,8%	35,0%
Amarração / Desamarração	53	46	42	54	28,6%	-10,9%	6,8%
Movimento de Cargas	0	0	0	0	---	---	0,0%
Tráfego de Passageiros	36	46	40	52	30,0%	5,7%	6,0%
Armazenagem / Ocupação de Espaços	11	4	4	4	0,0%	-38,5%	0,8%
Uso de Equipamentos	13	20	3	6	138,5%	-55,3%	1,4%
Fornecimentos	115	72	72	90	24,8%	-20,9%	12,3%
Resíduos	13	10	16	19	17,5%	8,9%	2,0%
Diversos	0	0	0	0	---	---	0,0%
Total	689	750	635	785	23,6%	-4,0%	100,0%
Δ% N / N-1	---	8,9%	-15,4%	23,6%	---	---	---

56. O serviço com maior peso nos rendimentos é o de reboque (38%), seguido da TUP navio (19,2%) e do serviço de pilotagem (16,6%). Os restantes serviços assumem pesos pouco significativos (Tabela 27).

Tabela 27 – Estrutura Económica por Serviço do Regulamento Geral de Tarifas nos Portos Comerciais do Algarve, 2023

SERVIÇOS PORTUÁRIOS - Portos Faro/Portimão	Rendimentos	Quota %	Δ% sobre 2022	Gastos Diretos	Gastos Indiretos	Gastos Totais	Resultados	% Result/Rend
TUP Navio	144	19,2%	-7,3%	0	-292	-292	-148	-102,9%
Pilotagem	125	16,6%	-15,8%	-280	-267	-548	-423	-339,3%
Reboque	285	38,0%	96,9%	-330	-595	-925	-640	-224,5%
Amarração / Desamarração	46	6,1%	-13,6%	-30	-97	-127	-81	-177,6%
Movimento de Cargas	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Tráfego de Passageiros	46	6,1%	27,1%	0	-78	-78	-32	-70,7%
Armazenagem / Ocupação de Espaços	4	0,5%	-61,5%	0	-14	-14	-10	-239,8%
Uso de Equipamentos	20	2,7%	54,8%	0	-67	-67	-47	-232,7%
Fornecimentos	72	9,6%	-37,7%	-49	-142	-191	-119	-166,4%
Resíduos	10	1,3%	-27,7%	0	-19	-19	-10	-98,5%
Diversos	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Total	750	100,0%	8,9%	-689	-1 571	-2 260	-1 510	-201,2%
% sobre Rendimentos	100,0%	---	---	-91,8%	-209,4%	-301,2%	-201,2%	---

Nos portos do Algarve, todos os serviços inseridos no perímetro do RT apresentam défices de exploração significativos, com os gastos a superarem os rendimentos, alguns mais significativos, nomeadamente os serviços de reboque (-640 mil €; -224,5%) e de pilotagem (-423 mil €; -339,3%), originando um resultado global negativo de -1,5 M€ (-201,2% dos rendimentos).

II.2.4. *Apreciação da Proposta de Regulamento Geral de Tarifas para 2025*

Porto de Sines

57. Na nota justificativa que acompanha a proposta de RT para o porto de Sines em 2025, a APS contempla uma revisão global no valor das taxas atualmente em aplicação, tendo sido utilizado o fator genérico de +2,5%, que correspondente à previsão de inflação do Banco de Portugal para 2024, medida pela projeção do IHPC, e publicada no Boletim Económico de junho de 2024.

Constituem exceção, as taxas de utilização de pessoal (artigo 3.º), cujos valores não foram atualizados, mantendo-se para 2025 os valores praticados no ano de 2024.

- 58.** Por sua vez, no que respeita à estrutura do tarifário do porto de Sines para 2025, menciona a APS que *“as alterações realizadas face à sua versão precedente, e em vigor, direcionaram-se, em exclusivo, à componente de reduções da TUP/navio a título de «prémio verde». O propósito da alteração resultou, sobretudo, da ambição de prosseguir na concretização da estratégia, na qual a APS assume um papel ativo no sector, tendo em vista o fomento da descarbonização portuária e do transporte marítimo.*

Deste modo, adotou-se uma trajetória alternativa que visa incentivar os navios a adotar motores e combustíveis mais limpos, com o alinhamento do porto de Sines ao índice Environmental Ship Index (ESI) – de elevado grau de referência nos portos internacionais e abrangendo um maior número de navios por ser indiferente à respetiva tipologia –, em oposição à renúncia da bonificação atribuída pela certificação ISO 14001, onde o reconhecimento incide sobretudo nos atributos do armador e não afirmando que os navios que escalam o porto empreendem de facto medidas concretas na redução de gases de efeito estufa.

Nesta sequência, reorganizou-se a redação da alínea a) do n.º 1 do artigo 10.º, destacando cada uma das bonificações possíveis na qualidade de «prémio verde» e excluindo a redução na taxa de uso do porto pela fruição da certificação ISO 14001 em contrapartida pela admissão de uma redução escalonada e progressiva da pontuação válida dos navios no ESI, sendo o limiar mínimo de aplicação igual a 31 pontos”.

- 59.** Igualmente, de acordo com a APS:

59.1. *As opções de política tarifária, “ao consubstanciarem-se em exclusivo à aplicação de um fator genérico equivalente as projeções da inflação anual, têm vindo a repercutir-se, ao longo dos últimos anos, na taxa de rentabilidade do porto de Sines, a qual segue um trajeto em sentido descendente. Esta trajetória descendente decorre de razões diversas, onde se inclui um conjunto de novos encargos que a empresa vem assumindo por imposições legais ou por opções de gestão, tendentes à melhoria do serviço prestado, sem que até à data exista uma recuperação significativa desse aumento de gastos, seja pela via tarifária, como referido, seja pelo crescimento da atividade decorrente de um acréscimo de competitividade potenciado por esses novos encargos.”;*

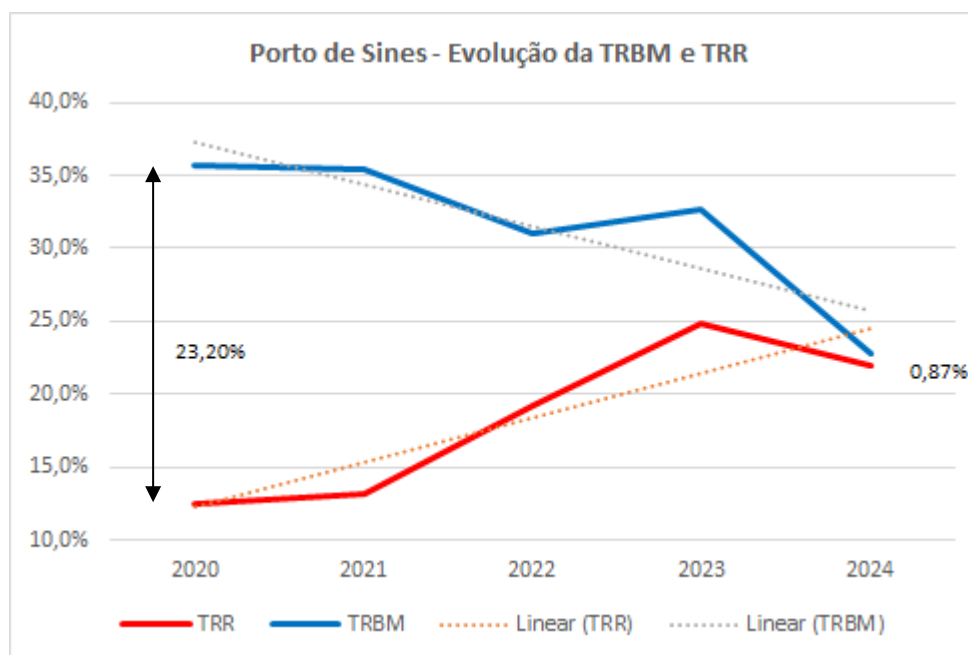
- 59.2.** *“Apesar de se antecipar uma evolução positiva do volume de negócios face ao ano anterior, não se perspectiva que os rendimentos resultantes das tarifas associadas aos principais serviços constantes do regulamento alcancem os valores orçamentados para 2024. Concorrerá diretamente para este efeito uma quebra acentuada do tráfego observado no porto comparativamente ao antecipado e que se irá refletir nos montantes dos rendimentos provenientes da tarifa de uso do porto e na tarifa de pilotagem. Infere-se que a variação no volume de negócios será originada essencialmente pelos rendimentos provenientes das taxas de concessão, licenciamentos e outras operações complementares ou acessórias.”;*
- 59.3.** *“Por seu lado, a estrutura de custos reflete uma composição de custos fixos expressiva e que traduz uma rigidez quanto à expectativa de intervenção para efeitos restritivos. Sendo os custos com o pessoal uma matéria sensível, sobre a qual o poder de ação é limitado, a seguinte rubrica de gastos de valor mais elevado – os fornecimentos e serviços externos – integra obrigações com a segurança, a vigilância e a manutenção de infraestruturas e instalações, todas áreas onde não existe margem adicional para medidas de racionalização, nos quais se inclui o conjunto de novos encargos assumidos pela empresa.”;*
- 59.4.** *“Sucede a necessidade periódica de garantir forçosamente junto da tutela acionista que está assegurada uma performance adequada aos níveis de desempenho, o que implica o cumprimento do rácio de eficiência operacional – medido pela relação entre gastos operacionais e o volume de negócios –, que provém do conjunto de orientações e limites à evolução de determinadas componentes de despesa e de regras fixadas para a elaboração dos respetivos instrumentos previsionais de gestão.”.*
- 60.** Com base nos cálculos da APS, a Taxa de Rentabilidade Bruta Média (TRBM), na sua versão TRBM ponderada corrigida de verbas não elegíveis, assume o valor de +22,8%, relativamente ao porto de Sines, refletindo uma trajetória descendente da evolução do indicador neste porto, em alinhamento com progressiva harmonização entre gastos das operações e rendimentos resultantes da aplicação tarifária, tal como preconizado nas

linhas orientadoras fixadas na anteriormente mencionada Deliberação n.º 1025/2018, da AMT.

A este propósito, resulta do confronto entre a TRBM e a Taxa de Rentabilidade de Referência (TRR) apurada para a avaliação das propostas de revisão dos regulamentos de tarifas das AP para o ano de 2025, que se fixou em 21,93%, uma convergência entre as duas medidas, tal como ilustrado na Tabela 28 e gráfico associado.

Tabela 28 – Evolução Comparativa entre a TRBM e TRR, no Porto de Sines

INVESTIMENTOS	2020	2021	2022	2023	2024
TRR	12,50%	13,15%	19,25%	24,85%	21,93%
TRBM	35,70%	34,42%	30,93%	32,65%	22,80%
Var. % TRBM	---	-0,78%	-12,59%	5,45%	-30,17%
% sobre TRR	185,60%	169,37%	60,85%	31,39%	3,97%
Var. % TRR	---	-8,74%	-64,08%	-48,41%	-87,36%



61. A APS apresentou dados comparativos das tarifas cobradas relativas à TUP Navio e pilotagem, entre os principais portos nacionais, concretamente Leixões, Aveiro, Lisboa, Setúbal e Sines, bem como com as correspondentes taxas nos portos espanhóis de Valência, Barcelona e Las Palmas, de onde se poderá constatar, em termos genéricos, o seguinte:

- 61.1.** Navio-Tanque de grandes dimensões (>100 mil GT): No caso da TUP Navio, os preços estão alinhados com os portos espanhóis, embora tendencialmente mais baixos no porto de Sines, acontecendo o contrário no que se refere à pilotagem, em que os custos em Sines são claramente superiores. Este tráfego não ocorre nos outros portos nacionais;
- 61.2.** Navio-Tanque de menores dimensões (<26 mil GT): O porto de Sines apresenta, salvo exceção, valores de TUP Navio mais elevados que os portos nacionais, mas em geral mais baixos que os portos espanhóis. Na pilotagem, Sines tem custos inferiores aos outros portos nacionais, mas mais elevados que os portos espanhóis;
- 61.3.** Navio de Carga Geral: A ordenação de preços da TUP Navio varia entre os portos nacionais, estando o porto de Sines na gama dos preços dos outros portos nacionais, nuns casos mais elevados e noutros mais abaixo, mas, por sua vez, abaixo dos portos espanhóis. Na pilotagem os custos em Sines são inferiores aos dos outros portos nacionais, mas mais elevados que nos portos espanhóis;
- 61.4.** Navio Graneleiro: O comparativo é apenas efetuado com os portos espanhóis, sendo o porto de Sines mais barato em termos de TUP Navio e mais caro nos serviços de pilotagem;
- 61.5.** Navio Porta-Contentores de grandes dimensões (>95 mil GT): Sendo só movimentados em Sines e nos portos espanhóis, apresentando Sines custos mais baixos para a TUP Navio, mas mais elevados para a pilotagem;
- 61.6.** Outros Navios Porta-Contentores: Na gama de dimensões de navios que operam nos vários portos nacionais, a ordenação dos valores da TUP Navio variam, contudo, existe uma predominância de custos mais elevados no porto de Sines, sendo que, neste porto, em contrapartida, a tarifa de pilotagem apresenta-se mais baixa. Comparando o porto de Sines com os portos espanhóis, confirma-se um valor da TUP Navio mais baixo em Sines e um custo de pilotagem mais elevado.
- 62.** A proposta de RT do porto de Sines para 2025 foi submetido a consulta da CPLS, MSC e GALP, entre julho e agosto de 2024, tendo:

- 62.1.** A comunidade portuária concordado com a proposta;
- 62.2.** A GALP apenas pedido em esclarecimento sobre “*taxas green*” para os meios de tráfego local, respondido pela APS no sentido que estão fora do âmbito da revisão do tarifário;
- 62.3.** A MSC solicitado: (i) A revisão do valor da redução de prémio verde para 6%; (ii) a atribuição de uma redução de 20% na tarifa fixa de resíduos; e a (iii) possibilidade de atribuir um desconto de 20% na taxa ISPS à carga por via-férrea sem destino final Portugal, ou seja, de/para Sevilha.

A APS considerou que: (i) Ainda não estão reunidas condições para ajustar as percentagens de reduções de TUP; (ii) a redução da tarifa de resíduos não é aplicável, visto estar fora do âmbito da revisão do tarifário; e (iii) o mesmo ocorrendo em relação ao desconto na taxa de ISPS.

Assim, não foram efetuadas alterações ao RT para 2025 do porto de Sines em consequência da consulta às partes interessadas.

Portos Comerciais de Faro e de Portimão

- 63.** Na nota justificativa que acompanha a proposta de RT para os portos comerciais de Faro e de Portimão em 2025, a APS considera igualmente o fator genérico de atualização de +2,5% (já referido para o porto de Sines), com exceção das taxas de utilização de pessoal (artigo 3.º), de carbono (artigo 29.º) e de serviços de reboque (artigo 18.º), cujos valores não foram atualizados, mantendo-se os valores praticados em 2024.
- 64.** Por sua vez, no que respeita à estrutura do tarifário dos portos comerciais de Faro e de Portimão para 2025, é referido pela APS que “*houve intenção de implementar uma abordagem idêntica à concebida para o porto de Sines, e refletida no respetivo projeto de tarifário, acomodando uma modificação na componente de reduções da TUP/navio a título de «prémio verde».*”

Com o propósito de vir a alcançar uma posição mais dinâmica na descarbonização dos portos marítimos, a APS adotou uma trajetória alternativa procurando incentivar os navios

a adotar motores e combustíveis mais limpos, alinhando, como tal, os portos comerciais de Faro e de Portimão ao índice Environmental Ship Index (ESI) [.....].

Nesta sequência, reorganizou-se a redação da alínea a) do n.º 1 do artigo 10.º, destacando cada uma das bonificações possíveis na qualidade de «prémio verde» e excluindo a redução na taxa de uso do porto pela fruição da certificação ISO 14001 em contrapartida pela admissão de uma redução escalonada e progressiva da pontuação válida dos navios no ESI, sendo o limiar mínimo de aplicação igual a 42 pontos.”.

65. Com base nos cálculos da APS, a TRBM assume o valor de -867,61% para os portos comerciais do Algarve, ou seja, deficitária e muito inferior à TRR (+21,93%), para além de divergir quando comparado com os indicadores correspondentes aquando da apresentação da proposta de RT para 2024, no ano transato (TRBM=-291,99%; TRR=+24,85%).

65.1. Em consequência, a TRBM global da APS reduz-se para apenas +4,84%, quando comparada com a correspondente aplicada apenas ao porto de Sines (+22,8%).

65.2. Sublinha-se, no entanto, que este valor relaciona-se com a parcela dos gastos elevada e que sofreu um forte agravamento de 2022 para 2023 (de cerca de 4 M€ para cerca de 15 M€), devido fundamentalmente a registos de abate de bens transferidos para a Câmara Municipal de Portimão, no terceiro trimestre de 2023 e no valor de 11,2 M€, no âmbito do processo de transferência de competências para aquele município de áreas não afetadas à atividade portuária, nos termos do Decreto-Lei n.º 72/2019, de 28 de maio.

66. A APS apresentou dados comparativos das tarifas cobradas nos portos comerciais de Faro e Portimão, relativamente à TUP Navio, pilotagem, reboque, amarração e passageiros (apenas para Portimão) com diversos portos nacionais e espanhóis, onde se podem observar sinteticamente os seguintes resultados:

66.1. Relativamente ao porto de Faro, para navios de carga geral, e em comparação com os tarifários praticados no porto de Sines, APDL, APA, APL e APSS, bem como ainda nos portos espanhóis de Cadiz e Huelva, verifica-se que:

- A TUP Navio em Faro é mais elevada que nos restantes portos nacionais, com exceção de Sines, e mais baixa que nos portos espanhóis;
- O custo da pilotagem em Faro é menor que nos restantes portos nacionais, com exceção de Sines (que apresenta o valor mais baixo), mas mais elevado que nos portos espanhóis;
- Os custos mais elevados de reboque alternam entre os portos de Faro e de Lisboa, apesar de mais predominantemente neste último, sendo claramente mais elevados que nos outros portos nacionais. Comparativamente com os portos espanhóis de Cadiz e Huelva, Faro é mais barato que o primeiro e mais caro que o segundo;
- O porto de Faro apresenta os custos de amarração mais elevados, seja com os restantes portos nacionais, seja com os portos espanhóis analisados;

66.2. No que se refere ao porto de Portimão, para navios de cruzeiro, e em comparação com os tarifários praticados pela APDL, APL, APRAM (Madeira) e Portos dos Açores (Ponta Delgada), e pelos portos espanhóis de Cadiz e Huelva, observa-se que:

- Salvo exceções, no que reporta à TUP Navio, o porto de Portimão apresenta-se como o mais caro dos portos nacionais que movimentam navios de cruzeiro. Em relação aos portos espanhóis, Portimão alterna com Cadiz os custos mais elevados, e são em geral maiores que Huelva;
- Na pilotagem, o porto de Portimão é mais barato que Leixões e Lisboa, mas mais caro que os portos do Funchal e de Ponta Delgada. Na maioria dos casos o custo é mais elevado que nos portos espanhóis;
- Os custos de reboque em Portimão são os mais elevados entre os portos nacionais. Relativamente aos portos espanhóis, Portimão é mais oneroso em operações de navios de menor dimensão, invertendo-se a situação para navios de maior dimensão;

- O porto de Portimão apresenta os serviços de amarração mais onerosos entre os portos nacionais e também espanhóis, sendo apenas exceção Huelva para navios de maior dimensão;
- A tarifa relativa a passageiros afigura apresentar menores custos em Portimão do que em Leixões e na Madeira, mas mais onerosa que nos portos espanhóis.

67. A proposta de RT dos portos comerciais de Faro e de Portimão para 2025 foi submetido a consulta das respetivas comunidades portuárias em julho de 2024, não tendo sido identificadas quaisquer pronúncias.

Plano de Investimentos da APS

68. No Plano de Atividades e Orçamento da APS para 2025 apresenta um plano de investimentos para o triénio 2025-2027 que totaliza 429,9 M€, correspondendo 336,8 M€ para o porto de Sines e 93 M€ para os portos comerciais do Algarve (Tabela 29).

Tabela 28 – Montantes de Investimentos previstos em Plano de Atividades e Orçamento (APS), 2024

(10³ €)

INVESTIMENTOS	2025	2026	2027	Total triénio: 2025-2027
Porto de Sines	45 607	139 640	151 575	336 822
Portos do Algarve	29 423	38 505	25 120	93 048
TOTAL	75 030	178 145	176 695	429 870

Destacam-se os seguintes investimentos de maior expressão:

- 68.1.** Melhoria das Acessibilidades e Proteção Marítima à Zona Leste do Porto de Sines, com um investimento total de 141,1 M€, dos quais 90,5 M€ no triénio 2025-2027 e 49,7 M€ em anos seguintes, essencialmente no contexto do investimento público associado ao futuro Terminal Vasco da Gama;
- 68.2.** 3.^a Fase de Ampliação do Molhe Leste do Porto de Sines, com um investimento total de 101,7 M€, mas que apenas faltam realizar 450 mil € em 2025, integrado na componente pública do investimento inerente à 3.^a fase de expansão do Terminal XXI;

- 68.3.** Prolongamento do Molhe Leste (Poente) do Porto de Sines, numa extensão de 400 metros para poente, incrementando as condições de segurança e manobrabilidade na bacia portuária e resultando também numa melhoria das condições de operação no novo cais de carga geral, estando orçado em 55,5 M€, quase integralmente no triénio referido;
- 68.4.** Novas Acessibilidades Terrestres - Zona Leste do Porto de Sines, com um investimento total de 52,3 M€, dos quais 51,8 M€ no triénio em apreço, que permitirão eliminar estrangulamentos da rede rodoviária e incrementar as condições de operacionalidade ferroviária, ambas necessárias a uma adequada prestação de serviço público associado à movimentação de contentores no Terminal XXI;
- 68.5.** Eficiência Energética e Energias Renováveis no Porto de Sines, com um custo de 41,6 M€, dos quais 15,7 M€ no triénio 2025-2027 e 20 M€ em anos seguintes, tendo como objetivo o desenvolvimento de medidas com vista à redução da pegada ecológica e eficiência energética, e integrando:
- Energias renováveis, nomeadamente: (i) Centrais fotovoltaicas em regime de autoconsumo; (ii) unidades de armazenamento de energia; e (iii) eólica *onshore* em regime de autoconsumo
 - Implementação de sistemas e equipamentos de eficiência energética, de monitorização de consumos e de carregamento de viaturas, designadamente: (i) Implementação de medidas recomendadas no âmbito do processo de certificação energética dos edifícios do Porto de Sines, no cumprimento da legislação em vigor; (ii) melhoramento das instalações elétricas de iluminação interior nos edifícios de Sines e túnel de cabos; e (iii) ampliação dos sistemas de carregamento de viaturas, que acompanhará o aumento da frota de veículos elétricos da APS
 - Fornecimento de eletricidade a navios acostados (OPS – *Onshore Power Supply*), nomeadamente no Porto de Serviços e outros cais, dotando esses cais das infraestruturas necessárias ao fornecimento de eletricidade aos navios

- 68.6.** Novo Cais de Carga Geral no Porto de Sines, com 310 metros de extensão e incluindo um terraplano adjacente com uma área de 12 ha, dotando o porto de um cais para projetos de curta duração (2 a 3 anos) ligados ao *cluster* das energias renováveis e cargas de projeto, dada a proximidade de uma zona de indústria pesada, representando um montante de 43,3 M€ a executar praticamente nesse triénio;
- 68.7.** Reabilitação dos Molhes de Proteção Marítima da Barra de Faro-Olhão, ascendendo a 40,2 M€, a realizar praticamente de forma integral nesse triénio, visando a melhoria das infraestruturas e acessibilidades marítimas, em resultado do programa de observação sistemática dos quebra-mares de proteção da entrada do canal de Faro-Olhão, onde foi identificado um elevado estado de degradação dos quebra-mares nascente e poente, particularmente no talude exterior da cabeça;
- 68.8.** Dragagem de Aprofundamento e Estabelecimento do Canal de Acesso ao Porto de Portimão, estimado em 36,8 M€, na larga maioria no triénio em causa, permitindo garantir fundos a -10 m (ZH) de forma a criar condições de acesso marítimo aos navios de cruzeiro de maior dimensão que não têm presentemente condições para demandar o porto;
- 68.9.** Reabilitação do Cais e Rampa Ro-Ro no Porto de Portimão, no valor de 14 M€, dos quais 4 M€ no período 2025-2027 e 10 M€ em anos seguintes, de forma a garantir as suas condições de segurança e operacionalidade;
- 68.10.** Reabilitação dos Molhes de Proteção Marítima do Porto de Portimão, orçado em 14 M€, sendo 4,2 M€ no triénio em análise e 10 M€ em anos seguintes, tendo em consideração que o programa de observação sistemática dos quebra-mares de proteção da entrada do canal de Portimão evidenciou alguma degradação desses quebra-mares, devendo ser objeto de avaliação.

III. CONCLUSÕES

69. No seguimento do exposto, a AMT aprova as Propostas de Regulamentos de Tarifas para 2025, da APS, para o porto de Sines e para os portos comerciais de Faro e de Portimão, submetidas pela APS, nos termos da alínea e) do n.º 4 do artigo 5.º dos Estatutos da AMT, aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, na sua redação atual.

70. Releva-se, nomeadamente, que:

70.1. Todas as tarifas são atualizadas com base na previsão do IHPC em 2024 que, de acordo com o previsto no Boletim Económico de junho do Banco de Portugal, se situará nos +2,5%, com exceção das taxas de utilização de pessoal (artigo 3.º) nos três portos referidos, bem como das taxas de carbono (artigo 29.º) e de serviços de reboque (artigo 18.º), no caso dos portos do Algarve, cujos valores não foram atualizados, mantendo-se os valores praticados em 2024.

Foram igualmente contempladas alterações pontuais direcionadas, em exclusivo, à componente de reduções da TUP/navio a título de “*prémio verde*”, no sentido da assunção de um papel ativo no fomento da descarbonização portuária e do transporte marítimo.

70.2. Quanto às TRBM apresentadas pela APS:

- Para o porto de Sines, a TRBM é de +22,8%, refletindo uma trajetória de convergência com a TRR que, para 2024, é de +21,93%, em alinhamento com progressiva harmonização entre gastos das operações e rendimentos resultantes da aplicação tarifária, tal como preconizado nas linhas orientadoras fixadas na anteriormente mencionada Deliberação n.º 1025/2018, da AMT;
- No caso dos portos comerciais do Algarve, a TRBM assume o valor de -867,61%, ou seja, deficitária e muito inferior à TRR (+21,93%), originando, em consequência, uma TRBM global da APS de +4,84%, o que se relaciona com o abate de bens transferidos para a Câmara Municipal de Portimão, no

âmbito do processo de transferência de competências para aquele município de áreas não afetadas à atividade portuária.

70.3. A Comunidade Portuária e Logística de Sines emitiu parecer de concordância com a proposta de revisão tarifária para o porto de Sines, não tendo as comunidades portuárias de Faro e de Portimão apresentado pronúncias no âmbito do processo de consulta aos interessados da proposta de revisão tarifária para os portos comerciais de Faro e de Portimão.

Lisboa, 31 de outubro de 2024