

PARECER N.º 74/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, da Proposta de Regulamento Geral de Tarifas do Porto da Figueira da Foz para 2025.
2. A presente proposta de regulamento de tarifas foi apresentada pela Administração do Porto da Figueira da Foz, S.A. (APFF), através da sua mensagem de correio eletrónico de 30 de agosto de 2024, contendo os seguintes elementos (através de ligação para página na Internet):
 - 2.1. Proposta de Regulamento Geral de Tarifas do Porto da Figueira da Foz para 2025;
 - 2.2. Memória Justificativa para a Atualização do Regulamento de Tarifas da APFF, S.A., para 2025, incluindo os seguintes anexos:
 - Anexo 1 - Conta de Exploração Analítica por Área de Negócio – Anos 2022, 2023, 2024 (valores estimados) e 2025 (valores previstos)
 - Anexo 2 - Conta de Exploração Analítica por Tipo de Serviço – Anos 2022, 2023, 2024 (valores previstos) e 2025 (valores previstos)
 - Anexo 3 - Demonstração dos Resultados por Naturezas – Anos 2022, 2023, 2024 (valores estimados) e 2025 (valores previstos)
 - Anexo 4 - Taxas e Proveitos Associados Anos de 2023, 2024 (estimado) e 2025 (previsto);
 - 2.3. Balancetes da APFF de 2021, 2023 e 2023;

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.

- 2.4. Documentos de prestação de contas da APFF: Relatórios de Gestão e Demonstrações Financeiras Individuais dos exercícios de 2022 e 2023; Relatórios de Governo Societário de 2022 e 2023; Relatório Anual do Conselho Fiscal sobre os Relatórios de Gestão e Contas Individuais e sobre os Relatórios do Governo Societário de 2022 e de 2023; e Certificações Legais de Contas (relatos sobre a auditoria das demonstrações financeiras de 2022 e de 2023), efetuadas pela Deloitte (2023 e 2024);
- 2.5. Documentos previsionais de gestão: Plano de Atividades e Orçamento para 2024-2026;
- 2.6. Consulta a entidades interessadas: Mensagens de correio eletrónico trocadas entre a APFF e a Comunidade Portuária da Figueira da Foz, nos passados meses de julho e agosto, incluindo a posição da Comunidade Portuária da Figueira da Foz.

I.2. Contexto Geral

3. 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.
4. 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 Administrações Portuárias (AP) do território continental,

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

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.

5. 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 de serviços portuários, melhorar o desempenho da estrutura portuária e a sua produtividade.
6. 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.
7. 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.

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

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

8. 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.
9. Estas propostas tiveram em linha de conta:
 - 9.1. 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;
 - 9.2. 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;
 - 9.3. 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.
10. Releva particularmente o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos⁷, estabelecendo que as taxas portuárias:
 - 10.1. Devem ser fixadas de modo transparente, objetivo e não discriminatório, e serem proporcionais em relação ao custo do serviço prestado;
 - 10.2. 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;

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.

- 10.3.** 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;
- 10.4.** 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 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.
- 11.** 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.
- 12.** 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

13. 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.

14. 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:

- 14.1. 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.

- 14.2.** 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;
- 14.3.** 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%

- 14.4.** 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;
- 14.5.** 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;

- 14.6.** 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;
- 14.7.** 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;
- 14.8.** 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;
- 14.9.** 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;
- 14.10.** 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;

14.11. 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.

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

- 15.1.** 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;
- 15.2.** 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;
- 15.3.** 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;

- 15.4.** 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);
- 15.5.** 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).
- 15.6.** 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;
- 15.7.** 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;
- 15.8.** 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

16. 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%.

16.1. 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.

16.2. 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.

17. 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:

- 17.1.** O crescimento do PIB real deve diminuir para 1,6% em 2024 e recuperar para 2% em 2025 (ver Tabela 4);
- 17.2.** 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](#).

- 17.3.** 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;
- 17.4.** 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);
- 17.5.** 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;
- 17.6.** 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;
- 17.7.** 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.

18. 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:

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

- 18.1.** Num contexto de recuperação do comércio, prevê-se que o crescimento da economia mundial permaneça em torno de 3% em 2024 e 2025;
- 18.2.** 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;
- 18.3.** O processo de desinflação mundial prosseguirá, apesar da volatilidade dos preços das matérias-primas;
- 18.4.** No contexto de descida gradual da taxa de inflação na generalidade das economias avançadas, a restritividade da política monetária deverá reduzir-se;
- 18.5.** 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;
- 18.6.** 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;
- 18.7.** 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;
- 18.8.** 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;
- 18.9.** A economia portuguesa manterá a capacidade financeira em 2024 e 2025;
- 18.10.** A inflação prosseguirá uma trajetória de diminuição, esperando-se que se situa em +2,6% no corrente ano de 2024 e desacelera para +2,3% em 2025;

18.11. Num enquadramento internacional marcado por elevada incerteza, na vertente interna os riscos são globalmente equilibrados;

18.12. 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 ^e	2025 ^p	2024 ^e	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 APFF

19. 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.

- 19.1.** 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.
- 19.2.** 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.
- 20.** 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.
- 20.1.** 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.
- 20.2.** 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.

- 20.3.** 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.
- 21.** 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.
- 22.** 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.
- 23.** 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

- 24.** 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%

24.1. 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.

24.2. 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.

25. 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%

26. 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%

27. 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

28. 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%	---	---	---

29. 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%	---

30. 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.

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.

30.1. 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.

30.2. 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.

31. 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.

32. 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).

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

- 32.1.** 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 corresponde -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.
- 32.2.** 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%).
- 33.** 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%

34. 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%	---

35. 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€.

35.1. 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.

35.2. 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.

35.3. 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.

35.4. 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%).

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

36. 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%	---	---

36.1. 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.

36.2. 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 APFF

Atividade Portuária

37. Tal como consta da Tabela 14, a atividade de movimentação de carga no porto da Figueira da Foz apresenta uma trajetória irregular, oscilando entre quebras e crescimentos, estando previsto, Plano de Atividades e Orçamento 2024-2026 (PAO 2024-2026) da APFF, um crescimento de movimentação de carga +8,2% para 2024, que é do mesmo sentido, embora em maior escala, da tendência de evolução favorável observada nos primeiros oito meses do corrente ano (+3,1%).

Contudo, as previsões de crescimento do tráfego de contentores e do número de navios para 2024, respetivamente, de +16,5% e de +18,3%, são de sentido inverso às tendências observadas entre janeiro e julho (respetivamente, de -8,7% e -1,1%).

Tabela 14 – Movimento Portuário no Porto da Figueira da Foz

Figueira da Foz	2020	2021	2022	2023	2024 (e)	2025 (p)	Δ% '24/'23	Δ% média '20-'24	Δ% '25/'24
Carga (10 ³ ton)	2 020	1 826	2 200	2 033	2 200	2 200	8,2%	2,2%	0,0%
Contentores (10 ³ TEU)	18	21	21	18	21	21	16,5%	4,8%	0,0%
Navios (unid.)	472	401	475	442	523	484	18,3%	2,6%	-7,5%
AB (10 ³)	1 741	1 455	1 715	1 566	1 790	1 790	14,3%	0,7%	0,0%

38. Para o ano de 2025, é estimado, no referido PAO, que os movimentos de carga e de contentores estabilizem e as escalas de navios se reduzam (-7,5%).

Situação Económica

39. A estrutura económica da APFF que enquadra a proposta de revisão do RT para 2025, avaliada pelos resultados líquidos dos exercícios, tanto com base em valores reais (2022-2023), mas também com base em previsões (2024-2025), parece revelar fragilidades, ilustradas pelos resultados líquidos negativos em todo o período (2022-2025), os quais oscilam entre -3 M€ e -1,4 M€, embora deva ser assinalado que os resultados

antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos são positivos em todo o período (Tabela 15).

A rentabilidade das vendas apresenta uma trajetória não muito satisfatória, de -53,6% em 2023 para -47% em 2024, agravando-se em 2025 para -103,8%.

Tabela 15 – Evolução Anual da Situação Económica da APFF

(10³ €)

RENDIMENTOS E GASTOS	2022	2023	2024 (e)	2025 (p)	Δ% '25/'24	% s/ TRG '23
Vendas e Serviços Prestados (VSP)	1 491	2 708	2 921	2 902	-0,6%	38,1%
Outros Rendimentos e Ganhos	4 300	4 391	4 227	2 108	-50,1%	61,9%
Total de Rendimentos e Ganhos (TRG)	5 791	7 100	7 148	5 009	-29,9%	100,0%
Δ%	---	22,6%	0,7%	-29,9%	---	---
Gastos com Pessoal	-1 665	-1 783	-1 770	-1 765	-0,3%	-25,1%
Outros Gastos e Perdas	-2 890	-3 015	-3 721	-3 078	-17,3%	-42,5%
Total de Perdas e Gastos	-4 555	-4 799	-5 491	-4 843	-11,8%	-67,6%
Resultado antes de Depreciações, Gastos de Financiamento e Impostos	1 236	2 301	1 657	166	-90,0%	32,4%
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	-2 084	-1 453	-1 373	-3 012	119,4%	-20,5%
Rentabilidade das VSP	-139,7%	-53,6%	-47,0%	-103,8%	---	---
Rentabilidade das VSP e Outros Rendim.	-36,0%	-20,5%	-19,2%	-60,1%	---	---

40. O resultado líquido do exercício acompanha a tendência observada para a rentabilidade das vendas, com uma redução do agravamento de 5,5% de 2023 para 2024, mas perspetivando-se que piore em 2025, com uma redução de -119,4%.

Para este resultado contribuirá uma redução do total de rendimentos de -29,9%, a par de uma redução dos gastos de menor escala (-11,8%).

Áreas de Negócio

41. Os valores do total de rendimentos e ganhos apresentados no quadro anterior excedem em todos os anos os somatórios dos rendimentos registados nas diversas áreas de negócio que a APFF desenvolve (Tabela 16).

A expressão desses excedentes situa-se entre +5% e +10% em 2022 e 2023, reduzindo +21,5% em 2025 para +1%.

Tabela 16 – Evolução Anual do Volume de Rendimentos da APFF

(10³ €)

RENDIMENTOS POR ÁREAS DE NEGÓCIO	2022	2023	2024 (e)	2025 (p)	Δ% '25/'24	Δ% média '22-'24	Quota Média
Regulamento Geral de Tarifas	3 925	4 519	5 015	2 960	-41,0%	13,0%	67,8%
Regulamento de Tarifas Específicas	1 013	1 349	1 517	1 425	-6,1%	22,4%	22,3%
Concessões de Movimentação de Carga	0	0	0	0	---	---	0,0%
Concessões de Pesca	266	270	270	272	0,9%	0,7%	4,6%
Concessões de Náutica de Recreio	244	241	244	246	0,8%	-0,1%	4,1%
Outras Concessões	0	0	0	0	---	---	0,0%
Outras Áreas de Negócio	59	63	80	82	1,4%	17,2%	1,2%
Total	5 507	6 441	7 126	4 984	-30,1%	13,8%	100,0%
Δ% N / N-1	---	17,0%	10,6%	-30,1%	---	---	---

42. Posta esta nota preliminar, assinala-se o facto de o volume de negócios afeto à atividade inserida no perímetro do RT se ter cifrado em 4,5 M€ em 2023, com uma quota de 71,3%, sendo esta a área de negócio com rendimentos mais elevados, seguindo-se o RTE com 1,3 M€ correspondendo a cerca de 18,4% do total dos rendimentos (Tabela 17).

43. Naturalmente, as diversas áreas de negócio apresentam estruturas económicas distintas, marcadas por diferentes níveis de intensidade na utilização de recursos para o seu desenvolvimento ou prestação dos serviços que as integram, sendo estas assimetrias refletidas na Tabela 17, onde se confrontam os rendimentos com os gastos diretos e indiretos apresentados pela APFF para 2023.

Tabela 17 – Estrutura Económica por Área de Negócio da APFF, 2023

(10³ €)

ÁREAS DE NEGÓCIO	Rendimentos	Quota %	Δ% sobre 2022	Gastos Diretos	Gastos Indiretos	Gastos Totais	Resultados	% Result/Rend
Regulamento Geral de Tarifas	4 519	70,2%	15,1%	-5 549	-760	-6 309	-1 790	-39,6%
Regulamento de Tarifas Específicas	1 349	20,9%	33,2%	-230	-408	-638	711	52,7%
Concessões de Movimentação de Carga	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Concessões de Pesca	270	4,2%	1,3%	-947	-68	-1 015	-745	-276,3%
Concessões de Náutica de Recreio	241	3,7%	-1,4%	-258	-60	-318	-77	-32,0%
Outras Concessões	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Outras Áreas de Negócio	63	1,0%	7,7%	0	-19	-19	44	69,7%
Total	6 441	100,0%	17,0%	-6 984	-1 314	-8 298	-1 857	-28,8%
% sobre Rendimentos	100,0%	---	---	108,4%	20,4%	128,8%	28,8%	---

43.1. Salienta-se que a área de negócio a que respeita o RT em apreciação representou, como já referido, 70,2% do total dos rendimentos, correspondente a 4,5 M€, superior em +15,1% ao valor de 2022, tendo, contudo, consumido um volume de gastos diretos que ultrapassam os rendimentos em 22,8%, a que acrescem 16,8% de gastos indiretos, apresentando uma exploração deficitária de -39,6%, correspondente a um resultado de -1,8 M€.

43.2. Assinala-se, também, que a realização das atividades previstas no regulamento de tarifas específicas, cuja aprovação não carece de intervenção da AMT, apresenta um resultado positivo de +52,7% dos rendimentos, que se traduz em +711 mil €.

43.3. Menciona-se, ainda, o facto de, na rubrica concessões de movimentação de carga, não se encontrarem registados rendimentos, na medida em o porto da Figueira da Foz, funciona no modelo de “*tool port*”, não dispondo de qualquer terminal ou cais concessionado.

Serviços Prestados no âmbito do Regulamento Geral de Tarifas

44. A Tabela 18 apresenta a evolução anual dos rendimentos associados aos diversos serviços portuários que integram o RT, da qual é possível concluir que estes serviços apresentam elevadas assimetrias entre si, com o serviço da TUP Navio a deter uma quota média, no período 2022-2025, de 45,4%, seguindo-se da pilotagem, com 15,2%, e o serviço de amarração/desamarração, com 2,7%.

Tabela 18 – Evolução Anual do Volume de Rendimentos dos Serviços constantes do Regulamento Geral de Tarifas da APFF

RENDIMENTOS POR SERVIÇOS PORTUÁRIOS	2022	2023	2024 (e)	2025 (p)	Δ% '25/'24	Δ% média '22-'24	Quota Média
TUP Navio	1 874	2 397	2 787	746	-73,2%	22,0%	45,4%
Pilotagem	579	558	648	616	-5,0%	5,8%	15,2%
Reboque	0	0		0	---	---	0,0%
Amarração / Desamarração	225	218	21	0	-100,0%	-69,3%	2,7%
Movimento de Cargas	0	0	0	0	---	---	0,0%
Tráfego de Passageiros	0	0	0	0	---	---	0,0%
Armazenagem / Ocupação de Espaços	3	12	5	5	2,9%	37,7%	0,2%
Uso de Equipamentos	21	17	16	16	---	-13,3%	0,4%
Fornecimentos	0	0	0	0	---	---	0,0%
Resíduos	0	0	0	0	---	---	0,0%
Diversos	1 224	1 317	1 537	1 576	2,5%	12,1%	36,1%
Total	3 925	4 519	5 015	2 960	-41,0%	13,0%	100,0%
Δ% N / N-1	---	15,1%	11,0%	-41,0%	---	---	---

45. A evolução anual média dos rendimentos subjacente aos serviços portuários integrados no RT, entre 2022 e 2024, é positiva (+13%), para a qual contribui a variação também positiva nos serviços da TUP Navio e pilotagem, com variações médias anuais de respetivamente, +22% e de +5,8%.

46. Na Tabela 19 é apresentado o resumo da estrutura económica, em 2023, dos diversos serviços portuários que integram o RT, revelando, também, os distintos graus de intensidade de incorporação de recursos para a sua prestação e, por conseguinte, as correspondentes assimetrias no que concerne aos respetivos resultados de exploração.

Tabela 19 – Estrutura Económica por Serviço do Regulamento Geral de Tarifas da APFF, 2023

SERVIÇOS PORTUÁRIOS	Rendimentos	Quota %	Δ% sobre 2022	Gastos Diretos	Gastos Indiretos	Gastos Totais	Resultados	% Result/Rend
TUP Navio	2 397	53,0%	27,9%	-4 083	-158	-4 241	-1 844	-77,0%
Pilotagem	558	12,4%	-3,6%	-824	-143	-967	-409	-73,3%
Reboque	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Amarração / Desamarração	218	4,8%	-3,0%	-85	-66	-151	67	30,9%
Movimento de Cargas	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Tráfego de Passageiros	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Armazenagem / Ocupação de Espaços	12	0,3%	342,1%	-5	-4	-8	4	30,9%
Uso de Equipamentos	17	0,4%	-18,9%	-22	-5	-27	-10	-61,3%
Fornecimentos	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Resíduos	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Diversos	1 317	29,1%	7,6%	-531	-383	-914	402	30,5%
Total	4 519	100,0%	15,1%	-5 549	-760	-6 309	-1 790	-39,6%
% sobre Rendimentos	100,0%	---	---	-122,8%	-16,8%	-139,6%	-39,6%	---

46.1. Uma primeira conclusão é o forte desequilíbrio entre os rendimentos gerados e os gastos incorporados nos dois serviços com maior nível de rendimentos, i.e., a TUP Navio e a pilotagem, cujos rendimentos representam, respetivamente, 53% e 12,4% do total de rendimentos, e que refletem défices significativos, que ascendem a -77% e -73,3%, respetivamente.

46.2. Globalmente, a exploração dos serviços portuários na Figueira da Foz gera um resultado negativo de -1,8 M€, correspondendo a -39,6% do total de rendimentos.

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

47. Na memória justificativa que acompanha a proposta de RT para 2025, a APFF propõe a “*simples aplicação generalizada do Índice Harmonizado de Preços no Consumidor (IHPC) previsto para 2024 pelo Banco de Portugal no seu Boletim Económico de junho de 2024, a saber 2,50%, com exceção dos valores unitários previstos nas alíneas a) e b) do artigo*

11.º para os quais se aplicará, face aos valores praticados em 2024,” uma redução de 0,055 € e 1,180 €, respetivamente”¹⁵.

Assinala, ainda, a “introdução da definição de GT, no n.º 1 do artigo 9.º (TUP-Navio), a densificação das operações incluídas na alínea a) do n.º 1 do artigo 10.º (Reduções – TUP/Navio), revisão da redação do artigo 12.º (Taxa de Utilização de Infraestruturas – Cargas Líquidas) para a adaptar à operacionalização do Terminal de Graneis Líquidos e de uma taxa de serviço de pilotagem à ordem, no número 3 do artigo 15.º (Diversos)”.

48. Com estas alterações tarifárias, a APFF visa assegurar, *“para o nível de movimento portuário registado em 2023, a manutenção do nível de receita da exploração portuária, traduzindo-se, igualmente, na manutenção da fatura portuária (associadas às tarifas da APFF, S.A.) para os carregadores”.*

49. Destaca igualmente a APFF, as seguintes ações, no que concerne à captação de novos mercados:

49.1. O *“esforço dado por esta Administração Portuária, em 2021, ao rever as reduções que incidem sobre a TUP-Navio e Pilotagem, aplicáveis aos navios em serviço de linha regular”;*

49.2. O *“lançamento do concurso público para a concessão do serviço de reboque e amarração nos Portos de Aveiro e da Figueira da Foz, contribuindo para a melhoria qualitativa da oferta aos clientes do porto da Figueira da Foz, tanto na qualidade dos meios colocados à disposição como na eficiência do serviço, a qual permitirá, reduzir a tarifa dos rebocadores em atenção, dos atuais 55% para 30%, contribuindo para a diminuição da fatura portuária aos clientes do porto”;*

49.3. As referidas reduções previstas no artigo 11.º RT para 2025.

¹⁵ As alíneas a) e b) do n.º 2 (referência em falta no texto da Memória Descritiva apresentada pela APFF) do artigo 11.º do Regulamento Geral de Tarifas do Porto da Figueira da Foz para 2025, referem-se, respetivamente, às taxas unitárias a cobrar à carga geral e granéis sólidos, e aos contentores com carga, em navios que transportem exclusivamente contentores, no âmbito da Taxa de Utilização de Infraestruturas relativa a Cargas Secas.

50. Importa, contudo, que a redação atualizada do Regulamento Geral de Tarifas do Porto da Figueira da Foz para 2025, com os ajustamentos introduzidos pela APFF, decorrentes do processo de consulta à Comunidade Portuária da Figueira da Foz, seja divulgado por todos os *stakeholders*, a par de envio de cópia à AMT.

51. De acordo com a APFF:

51.1. *“A otimização das infraestruturas e equipamentos portuários, medida em toneladas movimentadas, depende, fortemente, das condições oferecidas pelo porto para a escala dos navios (calado máximo e comprimento máximo), e do seu número de colaboradores.”*

51.2. *“A acessibilidade do Porto da Figueira da Foz está limitada a navios com um calado máximo de 6,50 metros e comprimento até 120 metros. Estas restrições implicam um severo constrangimento ao crescimento e sustentabilidade do porto dada a tendência de crescimento da dimensão média dos navios tipo que escalam esta infraestrutura portuária.*

Deste modo foi inscrito no PAO 2024-2026 o investimento “melhoria das acessibilidades marítimas”, orçado em 22,9 milhões de euros, que permitirá aumentar a dimensão dos navios até um calado de 8 metros e comprimento de 140 metros. Este investimento está previsto na “Estratégia para o Aumento da Competitividade dos Portos do Continente”, publicada através de Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017, de 24 de novembro, e no Programa Nacional de Investimentos (PNI) 2030.”

51.3. *“No domínio dos recursos humanos, importa destacar que, face à necessidade de garantir o equilíbrio financeiro da APFF, S.A., cujo capital social é inteiramente subscrito pela APA, S.A., determinou-se entre outras medidas, a redução dos gastos com o pessoal, definindo-se o mapa de pessoal da referida sociedade, alicerçado no pressuposto essencial de “criação de sinergias entre as duas administrações portuárias (APA, S.A. e APFF, S.A.) decorrentes da consagração de serviços de back office partilhados”.*

Nesta esteira, encontra-se implementado um modelo de partilha de serviços, em que a APA, S.A. proporciona à APFF, S.A., apoio na implementação e execução

das suas atribuições, no que respeita a várias atividades, nomeadamente, estratégia, relações externas e desenvolvimento do negócio; contabilidade; controlo de gestão; gestão de espaços e ambiente; infraestruturas; qualidade e certificação; assessoria jurídica; aquisição de bens e serviços; uso de aplicações e equipamentos informáticos, tendo contribuído para uma poupança estimada dos gastos operacionais da APFF, S.A., entre 2010 a 2023, de 5,4631 milhões de euros ou 390 mil euros anuais.”.

51.4. Os departamentos de pilotagem de ambas as AP (APA e APFF) foram “reorganizados, *“tendo em vista uma coordenação integrada com a partilha dos técnicos de pilotagem entre ambos os portos, de acordo com as necessidades de serviço, por forma a otimizar recursos humanos e a permitir dar uma resposta de eficiência operacional. Este modelo permite criar sinergias anuais, entre as empresas do Grupo, de 109 mil euros”.*

51.5. *”A APFF, S.A. tem implementado um conjunto de medidas que visam cumprir com as orientações do Acionista Estado da empresa-mãe, APA, S.A., nomeadamente a manutenção ou redução do peso dos gastos operacionais sobre o volume de negócios, face ao ano de referência, destacando-se, desde logo:*

- A melhoria das condições para a fixação de novos segmentos de carga, permitindo a utilização das infraestruturas portuárias já construídas e, conseqüentemente, aumentar o volume de negócios;*

- A melhoria das acessibilidades marítimas permitirá posicionar o Porto da Figueira da Foz num novo patamar de navios (até 8 metros de calado e 140 metros de comprimento), aumentando a sua oferta e conseqüentes receitas para a APFF, S.A.;*

- A possibilidade de assegurar a navegação até às 00h00m, aumentando, deste modo, a taxa de rotação dos navios em porto e a disponibilidade dos diversos cais de acostagem. Esta medida, para além dos potenciais benefícios económicos (através do aumento da disponibilidade de cais), contribuirá, também, para a fiabilidade de linhas regulares cujo o fator tempo é de extrema importância na sua operacionalização..”.*

51.6. “Não obstante dos excedentes de tesouraria acumulados ascenderem, até 31 de dezembro de 2023, a 9,8 milhões de euros, os meios financeiros previstos libertar pela atividade operacional, no triénio 2024-2026, 1,9 milhões de euros, são insuficientes para assegurar o esforço financeiro previsto para a execução do plano de investimentos inscrito para o triénio 2024-2026, estimado em 16,3 milhões de euros, facto que implicará a necessidade de recorrer a um empréstimo da empresa-mãe, até ao montante de 6 milhões de euros.”.

51.7. “Esta Administração Portuária dispõe, desde 2018, de um sistema de Business Intelligence que permite monitorizar, diariamente, diversos indicadores de desempenho da atividade portuária, nomeadamente o tempo de espera para entrar, tempo das manobras de entrada/saída, tempo de acostagem, tempo de permanência em porto, entre outros.”.

52. O PAO 2024-2026 integra um investimento total neste triénio que ascende a cerca de 32 M€, conforme ilustrado na Tabela 20, financiado em 9,7 M€ por fundos da UE, 4,4 M€ por empresas privadas, 1,5 M€ pelo PIDDAC e 16,3 M€ por fundos próprios, tendo em vista o “aumento da competitividade e da sustentabilidade ambiental do Porto da Figueira da Foz, de modo a permitir assegurar a manutenção da sua posição de liderança na indústria da fileira dos produtos de papel, que lhe confere um perfil essencialmente exportador e na captação de novos fluxos de mercadorias.

Tabela 20 – Montantes de Investimentos previstos em Plano de Atividades e Orçamento 2024-2026, da APFF

(10³ €)

INVESTIMENTOS	2024	2025	2026	Total triénio: 2025-2027
Porto Da Figueira da Foz	5 739	24 468	1 790	31 996

Neste âmbito destacam-se os seguintes investimentos:

52.1. A melhoria das acessibilidades marítimas e das infraestruturas portuárias do porto da Figueira da Foz, com “natureza estrutural para o Porto da Figueira da Foz, na medida em que capacitará as suas infraestruturas físicas para a oferta de serviços a navios de maior porte, dando resposta à tendência mundial de aumento da

dimensão dos navios que operam no mercado”, com um investimento total de 24,1 M€, dos quais 23,3 M€ no triénio 2024-2026;

- 52.2.** A transição energética e digital, atento o objetivo de reduzir a pegada carbónica do porto, no montante total de 3,3 M€, quase na totalidade no triénio em apreço e integrando a modernização tecnológica do VTS do porto da Figueira da Foz, a capacitação do porto da Figueira da Foz ; para a oferta de *Onshore Power Supply*, a implementação da gestão e inteligente dos impactes ambientais gerados pelo Porto da Figueira da Foz, a implementação da Janela Única Logística (JUL), o aumento da conectividade intraportuária e a implementação do programa de gestão documental;
- 52.3.** Investimentos operacionais, com um orçamento global de 3,2 M€, também quase integralmente neste triénio, de onde se destaca a reabilitação das infraestruturas portuárias;
- 52.4.** O reforço das condições de segurança no acesso externo ao porto, visando *“aumentar a capacidade de retenção de inertes que se encontram à deriva na orla costeira e, por conseguinte reduzir os períodos em que o acesso ao Porto da Figueira da Foz se encontra limitado devido a fenómenos de assoreamento, com maior predominância nos períodos de invernias marítima, onde as intervenções de manutenção, pelas condições atmosféricas e de mar, não permitem, de uma forma expedita, repor as normais condições de acessibilidade, com avultados prejuízos para a Administração Portuária e para os seus clientes”*, com um investimento total de 1,6 M€, a realizar integralmente neste triénio.
- 53.** Em relação à taxa de rentabilidade, e de acordo com os resultados dos cálculos apresentados pela APFF, a Taxa de Rentabilidade Bruta Média (TRBM) é de -27,74%, ou seja, muito inferior à Taxa de Rentabilidade de Referência (TRR) que, para 2024, é de +21,93%, para além do facto de ser deficitária (Tabela 21).

Tabela 21 – Variação da TRBM face à TRR, 2024 e 2025

Administração Portuária	2024			2025		
	TRR	TRBM	Variação	TRR	TRBM	Variação
APFF	24,85%	-26,22%	-205,51%	21,93%	-27,74%	-226,49%

Assinale-se que o desvio em causa é de -226,5%, podendo, contudo, comparar-se com o desvio homólogo do indicador apresentado no ano passado, aquando da submissão do RT para 2024 do porto da Figueira da Foz, que era de -205,5% (TRBM=-26.22%; TRR=+24,85%), ou seja com um ligeiro agravamento.

- 54.** Em termos de elementos comparativos das principais taxas com as correspondentes de outros portos concorrentes, a APFF apenas apresentou uma análise sumária relativamente aos custos unitários por tonelada para a movimentação de carga seca em comparação com a APDL e a APA, conforme a tabela seguinte:

Tabela 22 – Elementos Comparativas entre Custos Unitários/ton entre a APFF e a APDL e APA

Valores em euros

Carga Seca	2021			2022		
	APA, S.A.	APFF, S.A.	APDL, S.A.	APA, S.A.	APFF, S.A.	APDL, S.A.
TOTAL	7,23	4,24	9,71	8,60	4,04	11,05
Serviços ao Navio (custo por ton) *	1,08	0,78	0,83	1,20	0,83	0,97
Serviços à carga (custo por ton) **	6,15	3,45	8,88	7,39	3,21	10,09

* Inclui as receitas cobradas pela APA, S.A., APFF, S.A. e APDL, S.A. aos navios bem como, nos casos aplicáveis, os rendimentos dos respetivos concessionários.

** Inclui as receitas cobradas pela APA, S.A., APFF, S.A. e APDL, S.A. na movimentação de mercadoria bem como, nos casos aplicáveis, os rendimentos dos respetivos operadores portuários.

- 54.1.** Da sua análise, “é possível concluir que, em 2021 e 2022, o Porto da Figueira da Foz foi, na movimentação de cargas secas, substancialmente mais competitivo do que os Portos de Aveiro e de Leixões, apresentando uma poupança média por tonelada movimentada de 3,77 € e 6,24 €.”.
- 54.2.** “Importa, no entanto, salientar que, face às limitações físicas da acessibilidade marítima do Porto da Figueira da Foz, a sua comparabilidade com os Portos de Aveiro e de Leixões fica prejudicada, dado que aquelas outras se encontram capacitadas para a receção de navios com, aproximadamente, o dobro da dimensão dos que atualmente escalam o Porto da Figueira da Foz.”.
- 55.** A proposta de RT da APFF para 2025 foi submetida a parecer da Comunidade Portuária da Figueira da Foz, conforme mensagens de correio eletrónico de 31 de julho e 14 de agosto de 2024, a segunda em resultado de alterações acordadas nessa manhã, a que esta comunidade portuária respondeu, também por mensagem de correio eletrónico, de 20 de agosto p.p., expressando a sua concordância com a atualização tarifária.

III. CONCLUSÕES

- 56.** No seguimento do exposto, a AMT aprova a Proposta de Regulamento Geral de Tarifas do Porto da Figueira da Foz para 2025, submetida pela APFF, 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.
- 57.** Releva-se, nomeadamente, que:
- 57.1.** 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%, para além de ser aplicada uma redução nas taxas de utilização de infraestruturas para cargas secas, face aos valores praticados em 2024.
 - 57.2.** A TRBM, apresentada pela APFF, é de -27,74%, portanto, deficitária, sendo muito inferior à TRR que, para 2024, é de +21,93%.
 - 57.3.** A Comunidade Portuária da Figueira da Foz apresentou a sua concordância relativamente à atualização tarifária para 2025.
- 58.** Deve ser divulgada por todos os *stakeholders* a redação atualizada do Regulamento Geral de Tarifas do Porto da Figueira da Foz para 2025, com os ajustamentos introduzidos pela APFF, decorrentes do processo de consulta à Comunidade Portuária da Figueira da Foz, bem como ser enviada cópia à AMT.

Lisboa, 31 de outubro de 2024