

MEMORANDO

Assunto: PROPOSTA DE ATUALIZAÇÃO DO REGULAMENTO DE TARIFAS DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DA FIGUEIRA DA FOZ, S.A., PARA 2018

1. INTRODUÇÃO

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

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

Nesse sentido, a promoção da competitividade do setor portuário é uma das linhas mestras da atuação da AMT, também, e desde logo, porque o próprio Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de novembro, ainda que emitido noutra contexto, estabelece que o Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos Nacionais 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, bem como melhorar a sua produtividade.

Por outro lado, existe a necessidade de *“assegurar o funcionamento eficiente dos mercados, de modo a garantir a equilibrada concorrência entre as empresas”* e *“a concorrência salutar entre os agentes mercantis”* tal como previsto na alínea f) do artigo 81.º e alínea a) do artigo 99.º, ambos da Constituição da República Portuguesa, bem como de pugnar pela aplicação do princípio da equivalência no que se refere à relação custo-benefício entre a taxa e a prestação administrativa que visa compensar.

Sem prejuízo da ponderação sobre a necessidade de reavaliação do enquadramento legislativo e regulamentar do setor marítimo portuário, a AMT entendeu que a definição de um procedimento

claro, objetivo e sistematizado de remessa de informação relevante seria essencial para o exercício das respetivas obrigações legais e estatutárias, com o objetivo de melhor servir o interesse público e ter em devida conta os interesses dos *stakeholders*.

Nestes termos, de acordo com o Plano de Atividades da AMT para 2017, foram elaboradas as “*Orientações para a elaboração de propostas de revisão de regulamentos de tarifas das administrações portuárias para 2018*”, que mereceram a concordância daquelas entidades.

Nesta sequência, no uso das respetivas competências e de acordo com aquelas orientações, as administrações portuárias elaboraram e apresentaram as suas propostas de tarifários para 2018, juntando elementos da maior relevância para uma decisão informada e fundamentada e que potencie de forma efetiva e positiva a competitividade do sistema, tais como:

- Princípios económicos relevantes tidos em conta na atualização tarifária (racionalização dos custos, melhoria do desempenho, captação de mercados, eliminação de défices, etc.);
- Descrição das principais ações empreendidas e os resultados correspondentes relativamente a ganhos de eficiência, nomeadamente benefícios diretos e indiretos transferidos para os utilizadores;
- Estratégia empresarial prosseguida, impacte esperado da atualização das taxas nos respetivos proveitos e concretização dos princípios do sistema tarifário dos portos do continente;
- Contas de exploração analítica por áreas de negócio e tipos de serviço;
- Descrição dos sistemas e respetivos componentes associados ao tipo de serviço prestado ou disponibilizado pela administração portuária, relativamente a cada tarifa do regulamento;
- Mapa evolutivo das rubricas que constituem a demonstração de resultados por naturezas em valores reais de 2015 e 2016, estimados para 2017 e previstos para 2018;
- Relatórios de prestação anual de contas de 2016;
- Balancetes analíticos de razão das classes 6 e 7 dos exercícios de 2015 e 2016 e 1.º semestre de 2017;
- Elementos de planeamento e programação para o 2018;
- Nota síntese dos procedimentos de consulta a entidades interessadas, nomeadamente as Comunidades Portuárias.

Além destes elementos, para efeito da análise das propostas será também tido em conta o enquadramento macroeconómico caracterizado pela atual conjuntura económica nacional e internacional, traduzida nos indicadores que constam do Boletim Económico do Banco de Portugal de junho de 2017, atualizado no princípio do mês de outubro.

2. ENQUADRAMENTO GERAL

Importa caracterizar brevemente o contexto macroeconómico, nacional e internacional, nomeadamente da Área Euro, bem como a atividade que traduz o comportamento global do sistema portuário do Continente, onde se inserem naturalmente as diversas propostas de atualização do regulamento de tarifas para 2018.

2.1. Breve caracterização da conjuntura macroeconómica

As propostas de atualização dos regulamentos de tarifas que as administrações portuárias apresentaram para vigorarem em 2018 surgem num contexto macroeconómico globalmente positivo para o corrente ano de 2017, segundo as previsões do Banco de Portugal, atualizadas no princípio do corrente mês de outubro e por comparação com os valores de 2016.

Este contexto macroeconómico caracteriza-se, nomeadamente, pelo crescimento do produto interno bruto (PIB), que o Banco de Portugal prevê venha a atingir +2,5% (evoluindo de +1,5% no ano transato), bem como pelo crescimento do consumo privado, de +1,9%, da formação bruta de capital fixo (FBCF), em 8% (quando em 2016 havia sido de +1,6%) e das exportações e das importações, respetivamente +7,1% e +6,9%, e ainda o emprego a crescer +3,1% (superior em 1,5 pontos percentuais ao crescimento de 2016).

Esta situação insere-se num ambiente conjuntural internacional favorável, sublinhando-se o facto de a generalidade dos indicadores referidos para Portugal apresentarem valores superiores aos projetados pelo Banco de Portugal para a média da Área Euro.

No entanto, não se pode deixar de considerar que as propostas de atualização tarifária ora apresentadas terão efeitos em 2018, sendo que as projeções do Banco de Portugal apontam para um abrandamento do desempenho da economia nacional para os anos de 2018 e 2019, com o crescimento do PIB a recuar para taxas de variação anual de +2% e +1,8%, respetivamente, a FBCF a abrandar 2,7 pontos percentuais para um crescimento de +5,3% em 2018 passando para +5,5% em 2019, o crescimento das exportações a diminuir 0,3 pontos percentuais em 2018 (para +6,8%) e mais 2 pontos percentuais em 2019 (para +4,8%), enquanto as importações mantêm a sua taxa de crescimento de +6,9% em 2018, recuando 1,7 pontos percentuais em 2019.

Por outro lado, o Banco de Portugal prevê igualmente um abrandamento do comportamento médio da economia na zona Euro traduzido por estes indicadores. Para o índice harmonizado de preços no consumidor, o Banco de Portugal prevê para o corrente ano de 2017 um crescimento de +1,6%, diminuindo ligeiramente para +1,4% em 2018 e subindo para +1,5% em 2019.

A nível mundial é igualmente apontada uma previsão de abrandamento do comércio mundial de uma taxa anual de +4% para o corrente ano para 3,2% em 2018¹, bem como a diminuição de 0,2 pontos percentuais no produto interno bruto da OCDE e mundial, respetivamente para +1,9% e +2,6%.

Pela importância de que se reveste para a atividade portuária em geral, importa sublinhar a expectativa de crescimento da indústria de transporte marítimo de contentores, que se estima que atinja +3,4% no corrente ano e aumente para +3,6% em 2018, sendo igualmente expectável que o crescimento da procura supere o da oferta².

2.2. A atividade do sistema portuário do Continente

Decorre do ponto anterior a possível coexistência de ambientes indutores de efeitos contrários à evolução da atividade portuária. Por um lado, o abrandamento no tocante à economia, nacional e internacional, mas, por outro lado, algum otimismo no que respeita à evolução do tráfego internacional de contentores, que poderá propiciar um ambiente favorável à manutenção de um crescimento expressivo na atividade de *transshipment* de contentores.

A atividade portuária de movimentação de carga observada nos últimos cinco anos, que constitui a base para a estimativa do movimento expectável para 2018 e se resume no quadro seguinte,

Descritivo	2012	2013	2014	2015	2016	2017 (*)	Δ% média anual
Carga Embarcada	27 547 822	34 495 148	36 464 231	38 086 221	39 681 385	40 395 870	+6,7%
Δ% Anual	+9,3%	+25,2%	+5,7%	+4,4%	+4,2%	+1,8%	-
Carga Desembarcada	40 652 440	45 173 182	46 585 951	51 235 997	54 196 273	58 206 795	+7,2%
Δ% Anual	-2,5%	+11,1%	+3,1%	+10,0%	+5,8%	+7,4%	-
Volume Total de Carga Movimentada (Ton)	68 200 262	79 668 330	83 050 182	89 322 218	93 877 658	98 602 664	+7,0%
Δ% Anual	+2,0%	+16,8%	+4,2%	+7,6%	+5,1%	+5,0%	-

(*) Estimativa por extrapolação linear dos valores acumulados a agosto

apresenta um crescimento médio anual sustentado de +7%, determinado por +6,7% na carga embarcada e +7,2% na carga desembarcada, embora influenciado por um volume significativamente relevante de tonelage de carga movimentada em operações de transbordo de contentores³.

¹ Fonte 'The Economist Intelligence Unit'.

² Fonte 'Bloomberg'.

³ As operações de *transshipment* de contentores têm apresentado um crescimento médio que se estima na casa dos +23% ao ano, apurado pelo seu movimento medido em TEU. Sublinha-se que a evolução do volume de TEU e da tonelage de carga contentorizada apresentam uma correlação quase perfeita, estimando-se que o volume de carga contentorizada represente cerca de 17,5% do total de carga movimentada no sistema portuário do Continente.

A evolução anual do movimento de contentores verificada no sistema portuário do Continente tem um registo tendencial francamente positivo, superior a +10% ao ano em termos de volume de TEU e a +23% no segmento do *transshipment*.

Descritivo	2012	2013	2014	2015	2016	2017 (*)	Δ% média anual
Movimento Total de Contentores (TEU)	1 741 266	2 193 459	2 519 978	2 580 076	2 744 174	3 104 396	+10,5%
Δ% Anual	+8,9%	+26,0%	+14,9%	+2,4%	+6,4%	+13,1%	-
Movimento de Contentores em Trânsito (TEU)	451 315	784 941	1 034 767	1 119 354	1 277 645	1 531 839	+23,4%
Δ% Anual	+21,8%	+73,9%	+31,8%	+8,2%	+14,1%	+19,9%	-

(*) Estimativa por extrapolação linear dos valores acumulados a agosto

No tocante ao movimento de navios há a registar o significativo aumento da dimensão média dos que escalam os portos comerciais do Continente, traduzido por uma taxa média anual de crescimento da arqueação bruta (GT) de +7,6%, que constitui a base normal de tarifação da TUP Navio.

Descritivo	2012	2013	2014	2015	2016	2017 (*)	Δ% média anual
Número de Escalas de Navios	9 625	10 384	10 592	10 863	10 814	11 012	+2,3%
Δ% Anual	-7,5%	+7,9%	+2,0%	+2,6%	-0,5%	+1,8%	-
Arqueação Bruta Total dos Navios	140 135 129	165 289 418	173 553 529	191 503 099	200 424 895	206 276 480	+7,6%
Δ% Anual	+0,5%	+18,0%	+5,0%	+10,3%	+4,7%	+2,9%	-

(*) Estimativa por extrapolação linear dos valores acumulados a agosto

3. ENQUADRAMENTO E APRECIÇÃO DA PROPOSTA DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DA FIGUEIRA DA FOZ, S.A.

No presente enquadramento da proposta de atualização do Regulamento de Tarifas para 2018 apresentado pela Administração do Porto da Figueira da Foz, S.A., (APFF) pretende-se caracterizar sucintamente o seu desempenho em termos da atividade portuária desenvolvida, bem como a sua situação económica, quer em termos globais, quer em termos operacionais das diversas áreas de negócio e serviços prestados no âmbito do regulamento geral de tarifas.

3.1. Enquadramento da atividade portuária da APFF

A atividade de movimentação de carga no porto da Figueira da Foz apresenta um comportamento global positivo e reflete uma relativa estabilidade com tendência de crescimento positivo médio de +1,9% ao ano, condicionado pela quebra pontual, de -7,5%, verificada em 2015. O comportamento desta atividade é acompanhado pelo volume de arqueação bruta dos navios que escalam o porto, numa evolução segundo uma taxa média anual de +4,2%.

O nível de atividade portuária traduzida pelo movimento de contentores, em TEU, apresenta igualmente uma tendência positiva que tem subjacente uma taxa média anual de +6,1%, não obstante as quebras assinaladas nos anos de 2013 e 2017. Importa, no entanto, sublinhar que a quebra estimada para o corrente ano, de -7,9%, não refletirá uma quebra no ciclo de crescimento do número de contentores, mas refletirá a normalização desse ciclo após o pico registado em 2016 (+15,6%), a que não terá sido alheia a greve dos trabalhadores portuários no porto de Lisboa.

O quadro seguinte traduz um ambiente favorável a um comportamento positivo do porto da Figueira da Foz para o ano de 2018.

Descritivo	2012	2013	2014	2015	2016	2017 (*)	Δ% média anual
Volume de Carga (Ton)	1 797 398	2 120 142	2 160 455	2 001 858	2 075 952	2 122 137	+1,9%
Δ% Anual	+5,6%	+18,0%	+1,9%	-7,3%	+3,7%	+2,2%	-
Movimento Total de Contentores (TEU)	19 826	15 897	19 728	21 349	24 690	22 748	+6,1%
Δ% Anual	+1,7%	-19,8%	+24,1%	+8,2%	+15,6%	-7,9%	-
Arqueação Bruta Total dos Navios	1 447 987	1 631 309	1 754 334	1 530 187	1 807 050	1 864 016	+4,2%
Δ% Anual	+2,6%	+12,7%	+7,5%	-12,8%	+18,1%	+3,2%	-

(*) Estimativa por extrapolação linear dos valores acumulados a agosto

3.2. Apreciação da proposta de atualização do Regulamento de Tarifas da APFF

A APFF considera que “face à (...) reduzida expressão [do índice harmonizado de preços no consumidor] no corrente ano, o respetivo impacto [revelar-se-á] desprezível, [pelo que é] aceitável não proceder a qualquer atualização do tarifário para 2018 com base naquele índice”.

É importante sublinhar que a metodologia de avaliação das propostas de revisão dos regulamentos de tarifas ora iniciada visa, entre outros objetivos, uma progressiva harmonização entre o custo das diversas operações e os respetivos valores de faturação considerados no tarifário.

No contexto deste objetivo, considera-se que valor do indexante para atualização das tarifas não terá, necessariamente, se aplicar da mesma forma aos diversos tipos de serviços prestados. Antes pelo contrário, tendo em conta o enquadramento e os princípios já referidos, e por razões de rigor, o seu valor deve ser ponderado pelos respetivos resultados de exploração, observando um limite máximo a fixar anualmente, em função do contexto económico existente.

Concretizando, designadamente tendo em conta o princípio da equivalência no que se refere à relação custo-benefício entre a taxa e a prestação administrativa que visa compensar, a AMT considera que não se justifica a existência de aumentos tarifários nos serviços que apresentam uma taxa de rentabilidades das vendas superior a 10% e que nos serviços que apresentam taxas de rentabilidade das vendas negativas, o aumento poderá ir até à soma do valor previsto para o IHPC em 2017 e de metade do valor previsto para o IHPC em 2018⁴, de acordo com o boletim económico de junho de 2017 do Banco de Portugal. Para os serviços que apresentam taxas de rentabilidade das vendas entre 0 e 10%, a atualização poderá ir até 1,6%.

Quando a administração portuária não tenha enviado informação desagregada por tipo de serviço, a decisão basear-se-á na taxa de rentabilidade das vendas calculada com base na demonstração de resultados.

AP	Rubricas	2016-Real	2017-Estimado	2018-Previsto	Var 17/16	Var 18/17	
APFF	VENDAS E SERVIÇOS PRESTADOS	1 401 966	1 429 630	1 448 276	+2,0%	+1,3%	
	TOTAL RENDIMENTOS	4 634 127	5 076 732	4 637 258	+9,6%	-8,7%	
	TOTAL DOS GASTOS	-3 861 570	-3 929 817	-3 764 304	+1,8%	-4,2%	
	EBITDA	772 557	1 146 915	872 954	+48,5%	-23,9%	
	EBIT	854 936	819 693	545 102	-4,1%	-33,5%	
	RESULTADO ANTES DE IMPOSTOS	871 258	817 390	542 799	-6,2%	-33,6%	
	RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	869 361	817 390	542 799	-6,0%	-33,6%	
	EBITDA / RENDIMENTOS	+16,7%	+22,6%	+18,8%	-	-	
	EBIT / RENDIMENTOS	+18,4%	+16,1%	+11,8%	-	-	
	INDICADORES DE RENTABILIDADE						
	- Das Vendas e Serviços Prestados		+62,0%	+57,2%	+37,5%	-	-
	- Do Total de Rendimentos		+18,8%	+16,1%	+11,7%	-	-

⁴ Considerando o boletim económico do Banco de Portugal de junho de 2017, o valor máximo considerado para a atualização tarifária é 2,3%.

Assim, não tendo a APFF enviado relativos à rentabilidade das vendas de cada tipo de serviço (TUP Navio, pilotagem, reboque, etc...), informação obtida a partir das contas de exploração por área de negócio e tipo de serviço, foi calculada a taxa de rentabilidade das vendas⁵ estimada para 2017 com base na demonstração de resultados, sendo esta ronda os 57%, valor que a AMT considera ser compatível com a proposta da APFF de não atualizar o tarifário em 2018.

De referir que a APFF consultou a comunidade portuária de Figueira da Foz sobre a sua proposta de não atualização do tarifário em 2018, com a qual aquela concordou por, entre outros, “*promover o contínuo crescimento da carga movimentada neste porto*”.

TARIFÁRIO GERAL - 2017
Proveitos (%) e Resultados (%) por Tipo de Serviço

Tipo de Serviço	Proveitos 2017 (estimativa)	% Proveitos	Δ% Proveitos 2017 /2016	Rentabilidade Bruta
TUP Navio	536 923	33,2%	+4,2%	n/a
Pilotagem	502 407	31,1%	+2,4%	n/a
Reboque	-	0,0%	-	n/a
Amarração/ Desamarração	224 476	13,9%	+3,5%	n/a
Movimentação de Cargas	-	0,0%	-	n/a
Tráfego de Passageiros	-	0,0%	-	n/a
Armazenagem/ Ocup. Espaços	300 802	18,6%	-40,4%	n/a
Uso de Equipamentos	30 149	1,9%	-4,3%	n/a
Fornecimentos	22 933	1,4%	-6,5%	n/a
Resíduos	-	0,0%	-	n/a
Diversos	-	0,0%	-	n/a
TOTAL	1 617 691	100,0%	-9,3%	n/a



⁵ A taxa de rentabilidade bruta é calculada como o rácio do resultado líquido do exercício pelas vendas e serviços prestados.

4. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Os elementos disponibilizados pela APFF permitiram elaborar uma análise aprofundada à proposta de atualização do Regulamento de Tarifas da APFF para 2018.

Não obstante, foi possível concluir que a APFF não tem um sistema de contabilidade que permita a análise de rentabilidade por área de negócio e por tipo de serviço. Ora, esta informação é, em nosso entender, essencial para alcançar a harmonização entre as tarifas cobradas por cada tipo de serviço no regulamento tarifário e os custos a eles associados, por forma a reforçar a eficiência e competitividade do porto.

Sem prejuízo do referido, e tendo presente a proposta de regulamento de tarifas da APFF e posição da Comunidade Portuária, que se manifestou favoravelmente, propõe-se:

- (a) aprovar a proposta da APFF;
- (b) oficiar esta administração portuária para obtenção da posição desta entidade face ao projeto de decisão da AMT, no âmbito de audiência prévia, nos termos dos artigos 121.º e 122.º do Código do Procedimento Administrativo.

Lisboa, 3 de novembro de 2017

ANEXO

ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DA FIGUEIRA DA FOZ, S.A.
Demonstração de Resultados por Natureza
Períodos: 2016-Real, 2017-Estimado e 2018-Previsto

Rub	Rubricas	2016-Real	2017-Estimado	2018-Previsto	Var 17/16	Var 18/17
1	Vendas e serviços prestados	1 401 966	1 429 630	1 448 276	+2,0%	+1,3%
14	Outros rendimentos	2 805 829	3 185 227	3 188 982	+13,5%	+0,1%
2	Subsídios à exploração	426 332	461 875	-	+8,3%	-100,0%
3	Ganhos/perdas imputados de subsidiárias ...	-	-	-	-	-
5	Trabalhos para a própria entidade	-	-	-	-	-
	TOTAL RENDIMENTOS	4 634 127	5 076 732	4 637 258	+9,6%	-8,7%
6	Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	-	-	-	-	-
7	Fornecimentos e serviços externos	-1 691 551	-1 727 374	-1 575 967	+2,1%	-8,8%
8	Gastos com o pessoal	-1 550 825	-1 632 675	-1 617 236	+5,3%	-0,9%
10	Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)	6 006	- 83 247	- 83 695	-1486,1%	+0,5%
11	Provisões (aumentos/reduções)	-	-	-	-	-
12	Imparidade de investimentos não depreciáveis ...	-	-	-	-	-
13	Aumentos/reduções de justo valor	-	-	-	-	-
15	Outros gastos	- 625 200	- 486 520	- 487 406	-22,2%	+0,2%
	TOTAL DOS GASTOS	-3 861 570	-3 929 817	-3 764 304	+1,8%	-4,2%
16	Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos	772 557	1 146 915	872 954	+48,5%	-23,9%
17	Gastos/reversões de depreciação e de amortização	-3 540 776	-3 594 804	-3 601 728	+1,5%	+0,2%
19	Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)	854 936	819 693	545 102	-4,1%	-33,5%
20	Juros e rendimentos similares obtidos	16 322	- 2 303	- 2 303	-114,1%	+0,0%
21	Juros e gastos similares suportados	-	-	-	-	-
22	Resultado antes de impostos	871 258	817 390	542 799	-6,2%	-33,6%
23	Imposto sobre o rendimento do período	- 1 897	-	-	-100,0%	-
24	RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	869 361	817 390	542 799	-6,0%	-33,6%
	EBITDA / RENDIMENTOS	+16,7%	+22,6%	+18,8%	-	-
	EBIT / RENDIMENTOS	+18,4%	+16,1%	+11,8%	-	-
	INDICADORES DE RENTABILIDADE					
	- Das Vendas e Serviços Prestados	+62,0%	+57,2%	+37,5%	-	-
	- Do Total de Rendimentos	+18,8%	+16,1%	+11,7%	-	-