

MEMORANDO

Assunto: PROPOSTA DE ATUALIZAÇÃO DO REGULAMENTO DE TARIFAS DA ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DO DOURO, LEIXÕES E VIANA DO CASTELO, 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 noutro 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 proceder à caracterização breve do 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 apresentam para vigorem 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 podemos 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.

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 DOS PORTOS DO DOURO, LEIXÕES E VIANA DO CASTELO, S.A.

No presente enquadramento da proposta de atualização do regulamento de tarifas para 2018 apresentado pela Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A. (APDL) 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 APDL

Após uma quebra da atividade desenvolvida em 2016 no tocante ao volume de carga movimentada e da arqueação bruta dos navios que escalaram os portos de Leixões e Viana do Castelo, a APDL recupera em 2017 com crescimentos estimados de +5,8% e +18,9%, respetivamente. Esta estimativa de variação positiva é contrariada pela quebra estimada no volume de contentores em TEU, um recuo de -4,5%, que surge após a recuperação (+5,5%) de uma quebra ocorrida em 2015 (-6,4%), traduzindo uma evolução oscilatória no período dos últimos cinco anos.

Sublinhando que a tendência de evolução anual que está subjacente ao comportamento destas variáveis é positiva e considerando que as variações negativas ocorridas no período recente se devem em boa parte à recessão verificada no mercado angolano e que em 2017 vimos assistindo a uma significativa recuperação das exportações para este país (nas quais o porto de Leixões assume tradicionalmente um papel relevante), é expectável uma evolução positiva da atividade portuária desta administração portuária para o ano de 2018.

Descritivo	2012	2013	2014	2015	2016	2017 (*)	Δ% média anual
Volume de Carga (Ton)	17 110 458	17 682 572	18 547 336	19 223 633	18 706 105	19 797 045	+2,7%
Δ% Anual	+2,1%	+3,3%	+4,9%	+3,6%	-2,7%	+5,8%	-
Movimento Total de Contentores (TEU)	633 331	626 660	666 849	624 022	658 484	629 006	+0,1%
Δ% Anual	+23,0%	-1,1%	+6,4%	-6,4%	+5,5%	-4,5%	-
Arqueação Bruta Total dos Navios	849 592	753 346	814 871	923 368	814 174	968 072	+3,0%
Δ% Anual	-5,8%	-11,3%	+8,2%	+13,3%	-11,8%	+18,9%	-

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

3.2. Apreciação da proposta de regulamento tarifário da APDL

A APDL propõe um aumento tarifário para 2018 de 1,6%, em linha com a previsão do Banco de Portugal para o IHPC em 2017⁴.

De acordo com a APDL, esta proposta justifica-se por nos últimos anos não se terem verificado atualizações tarifárias⁵ e por ser necessário, *“por um lado gerar fluxos para financiar o investimento nos portos de Leixões e de Viana do Castelo e por outro assegurar o cumprimento dos rácios de rentabilidade e de redução de gastos impostos pela tutela acionista”*. Assim, esta opção de alinhamento com o IHPC enquadra-se numa estratégia global de *“continuidade da aposta no reforço da competitividade das empresas que utilizam os portos de Leixões e Viana do Castelo”*.

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 2018⁶, 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.

⁴ Boletim económico de junho.

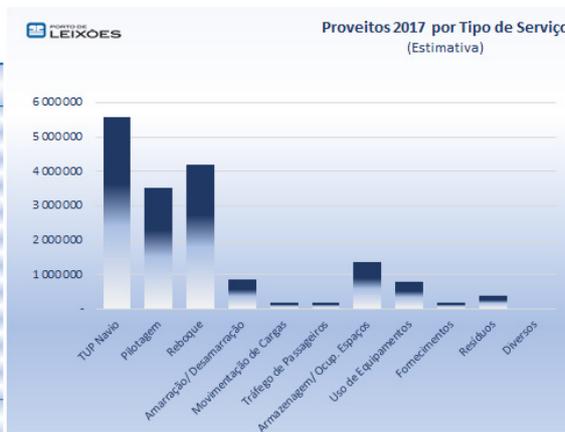
⁵ Com exceção do ano de 2016, durante o qual a APDL efetuou a harmonização dos tarifários dos portos de Leixões e Viana do Castelo.

⁶ Considerando o boletim económico do Banco de Portugal de junho de 2017, o valor máximo considerado para a atualização tarifária é 2,3%.

Assim, no caso presente, constata-se uma elevada assimetria quer a nível do volume dos proveitos, quer a nível dos resultados operacionais estimados para 2017 associados aos diversos tipos de serviços.

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	5 560 393	32,3%	+11,2%	+53,5%
Pilotagem	3 509 049	20,4%	+4,0%	-26,0%
Reboque	4 179 495	24,3%	+3,0%	+3,3%
Amarração/ Desamarração	868 387	5,1%	+1,4%	+0,4%
Movimentação de Cargas	179 598	1,0%	+83,6%	-164,2%
Tráfego de Passageiros	175 622	1,0%	+16,7%	-819,5%
Armazenagem/ Ocup. Espaços	1 367 993	8,0%	-5,7%	+59,5%
Uso de Equipamentos	795 267	4,6%	+9,2%	+11,3%
Fornecimentos	182 570	1,1%	+1,5%	+3,2%
Resíduos	372 985	2,2%	-13,6%	-1,0%
Diversos	-	0,0%	-	-
TOTAL	17 191 357	100,0%	+5,3%	+8,0%

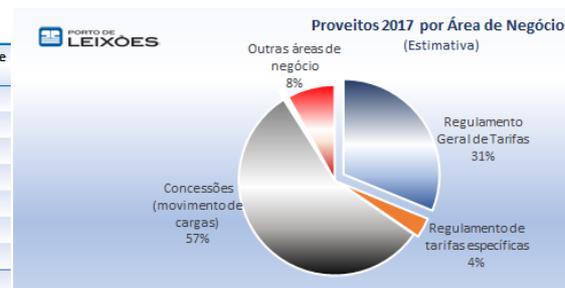


O serviço mais significativo é o que suporta a TUP Navio, que gera proveitos correspondentes a 32,3% do total de proveitos decorrentes da aplicação do tarifário geral, e a sua rentabilidade bruta atinge 53,5%. No entanto, importa sublinhar que estes indicadores respeitam a estimativas de 2017, sendo que em 2016, por efeito da consideração de um valor de Amortizações muito mais elevado⁷, a taxa de rentabilidade quedou-se por 14,2%.

Para se referir apenas os três serviços aos quais está associado o maior valor dos proveitos, refere-se o Reboque que representa 24,3% do volume total e gera um resultado correspondente a +3,3% do seu valor, e a Pilotagem, responsável por 20,4% dos proveitos, mas cujo montante cobre apenas 76% dos custos (sendo que os custos diretos representam 99,9% do total) que a APDL suporta para a prestação.

Estrutura dos PROVEITOS por Área de Negócio

Área de Negócio	Proveitos 2017 (estimativa)	% Proveitos	Δ% Proveitos 2017 / 2016	Rentabilidade Bruta
Regulamento Geral de Tarifas	17 191 357	31,2%	+5,3%	+8,0%
Regulamento de tarifas específicas	1 874 392	3,4%	+5,8%	+5,4%
Concessões (movimento de cargas)	31 113 310	56,5%	+1,2%	+47,9%
Concessões (pesca)	157 317	0,3%	-29,6%	-16,4%
Concessões (Náutica de recreio)	175 730	0,3%	-7,1%	-73,7%
Concessões (outras)	136 938	0,2%	+0,5%	+15,2%
Outras áreas de negócio	4 442 573	8,1%	+14,3%	-48,4%
Total	55 091 618	100,0%	+3,4%	+25,6%



As estimativas relativas à TUP Navio indicam um aumento nos proveitos associados a este serviço, entre 2016 e 2017, estimado em cerca de 11%, num contexto em que a atualização tarifária foi nula. De acordo com o Plano de Atividades e Orçamento 2017-2018, a APDL estima um aumento em 2018 de cerca de 1,05% no número de navios e na arqueação bruta, pelo que a proposta da AMT de não atualização da tarifa associada à TUP Navio não deverá impedir um aumento de proveitos deste serviço por via do aumento da arqueação bruta.

⁷ O valor elevado de amortizações está relacionado com reversão do subsídio ao investimento do projeto de investimento de Aprofundamento do antepporto e do canal de acesso aos estaleiros navais e cais do Bugio.

Para além do mais, importa referir que o regulamento geral de tarifas, objeto da presente apreciação, é responsável por apenas cerca de 31% do total de proveitos da APDL, conforme quadro, de onde decorre que o impacto em 2018 seja da atualização proposta pela APDL, seja da proposta da AMT, não terá um efeito significativo, rondando os 0.5% do total das “Vendas e serviços prestados”.

AP	Rubricas	2016-Real	2017-Estimado	2018-Previsto	Var 17/16	Var 18/17	
APDL	VENDAS E SERVIÇOS PRESTADOS	49 354 207	51 128 037	53 053 163	+3,6%	+3,8%	
	TOTAL RENDIMENTOS	60 038 817	62 539 139	79 649 194	+4,2%	+27,4%	
	TOTAL DOS GASTOS	-29 445 574	-29 296 455	-29 906 805	-0,5%	+2,1%	
	EBITDA	30 593 243	33 242 684	49 742 389	+8,7%	+49,6%	
	EBIT	11 191 415	13 438 917	15 114 030	+20,1%	+12,5%	
	RESULTADO ANTES DE IMPOSTOS	10 728 098	12 999 764	14 700 999	+21,2%	+13,1%	
	RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	7 938 793	9 619 826	10 878 739	+21,2%	+13,1%	
	EBITDA / RENDIMENTOS	+51,0%	+53,2%	+62,5%	-	-	
	EBIT / RENDIMENTOS	+18,6%	+21,5%	+19,0%	-	-	
	INDICADORES DE RENTABILIDADE						
	- Das Vendas e Serviços Prestados	+16,1%	+18,8%	+20,5%	-	-	
	- Do Total de Rendimentos	+13,2%	+15,4%	+13,7%	-	-	

Os quadros comparativos das tarifas cobradas nos portos de Leixões e em alguns portos do continente permitem concluir que o porto de Leixões possui taxas de TUP Navio mais elevadas do que os portos de Lisboa⁸ e Setúbal, mas tem taxas de pilotagem mais baixas do que estes portos e do que o porto de Aveiro, mas não do que o porto de Sines. As taxas de reboque e amarração são mais dificilmente comparáveis, uma vez que cada porto fixa estas taxas com base em diferentes unidades de medida, mas, de uma forma geral, não são das mais elevadas do continente.

De referir que a APDL consultou as comunidades portuárias interessadas, a comunidade portuária de Leixões e a de Viana do Castelo. A comunidade portuária de Leixões apresenta como argumentos contrários à proposta da APDL o facto de alguns portos espanhóis estarem a reduzir as suas taxas e de defender a auto-sustentação de cada unidade de negócio (porto de Leixões, porto de Viana do Castelo e via fluvial do rio Douro). Pelo contrário, como argumentos a favor, aponta o financiamento do investimento na infraestrutura e o congelamento das tarifas nos últimos anos. No global, o parecer da comunidade portuária de Leixões à proposta apresentada pela APDL é positivo.

Da apreciação dos elementos que acompanham a proposta de regulamento de tarifas para 2018, constata-se que a APDL apresenta uma situação económica positiva e equilibrada, com uma taxa de rentabilidade das vendas a rondar os 20% tanto em 2017 como 2018; um rácio EBITDA/Rendimentos na casa dos 53% em 2017 e dos 63% em 2018; e um rácio EBIT/Rendimentos de 22% e 19%, respetivamente, em 2017 e 2018.

⁸ Com exceção da taxa de TUP/Navio para navios *roll-on/roll-off*, que são mais elevadas no porto de Lisboa, onde este tráfego é praticamente inexistente.

4. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

Os elementos disponibilizados pela APDL permitiram elaborar uma análise aprofundada à sua proposta de atualização do Regulamento de Tarifas para 2018, na sequência da qual se propõe:

- (a) Não aprovar a proposta de atualização do Regulamento de Tarifas apresentada pela APDL, a qual deverá ser reformulada, de acordo com os seguintes limites máximos relativamente às tarifas que constam do atual Regulamento:
- Para as tarifas associadas aos serviços TUP Navio, Armazenagem/ocupação de espaços e Usos de equipamento, não introduzir atualização tarifárias;
 - Para as tarifas associadas aos serviços Reboque, Amarração/desamarração e Fornecimentos, o acréscimo não deve ultrapassar os 1,6%;
 - Para as restantes tarifas (Pilotagem, Movimentação de cargas, Tráfego de passageiros e Resíduos), o acréscimo não deve ultrapassar os 2,3%.
- (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 DOS PORTOS DO DOURO, LEIXÕES E VIANA DO CASTELO, 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	49 354 207	51 128 037	53 053 163	+3,6%	+3,8%
14	Outros rendimentos	9 946 479	10 899 102	26 084 031	+9,6%	+139,3%
2	Subsídios à exploração	722 727	512 000	512 000	-29,2%	+0,0%
3	Ganhos/perdas imputados de subsidiárias ...	-	-	-	-	-
5	Trabalhos para a própria entidade	15 403	-	-	-100,0%	-
	TOTAL RENDIMENTOS	60 038 817	62 539 139	79 649 194	+4,2%	+27,4%
6	Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	-1 251 552	-1 401 108	-1 430 887	+11,9%	+2,1%
7	Fornecimentos e serviços externos	-10 414 084	-10 949 281	-11 122 025	+5,1%	+1,6%
8	Gastos com o pessoal	-13 033 915	-14 086 052	-14 325 275	+8,1%	+1,7%
10	Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)	- 22 189	- 85 000	- 85 000	+283,1%	+0,0%
11	Provisões (aumentos/reduções)	-1 528 122	- 50 000	- 50 000	-96,7%	+0,0%
12	Imparidade de investimentos não depreciáveis ...	-	-	-	-	-
13	Aumentos/reduções de justo valor	-	-	-	-	-
15	Outros gastos	-3 195 712	-2 725 014	-2 893 619	-14,7%	+6,2%
	TOTAL DOS GASTOS	-29 445 574	-29 296 455	-29 906 805	-0,5%	+2,1%
16	Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos	30 593 243	33 242 684	49 742 389	+8,7%	+49,6%
17	Gastos/reversões de depreciação e de amortização	-20 736 660	-19 703 498	-19 818 757	-5,0%	+0,6%
19	Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)	11 191 415	13 438 917	15 114 030	+20,1%	+12,5%
20	Juros e rendimentos similares obtidos	72 045	71 183	71 183	-1,2%	+0,0%
21	Juros e gastos similares suportados	- 535 361	- 510 336	- 484 214	-4,7%	-5,1%
22	Resultado antes de impostos	10 728 098	12 999 764	14 700 999	+21,2%	+13,1%
23	Imposto sobre o rendimento do período	-2 789 306	-3 379 939	-3 822 260	+21,2%	+13,1%
24	RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	7 938 793	9 619 826	10 878 739	+21,2%	+13,1%
	EBITDA / RENDIMENTOS	+51,0%	+53,2%	+62,5%	-	-
	EBIT / RENDIMENTOS	+18,6%	+21,5%	+19,0%	-	-
	INDICADORES DE RENTABILIDADE					
	- Das Vendas e Serviços Prestados	+16,1%	+18,8%	+20,5%	-	-
	- Do Total de Rendimentos	+13,2%	+15,4%	+13,7%	-	-