

Versão não confidencial

## MEMORANDO

**ASSUNTO: PROPOSTA DE REVISÃO DO REGULAMENTO DE TARIFAS PARA 2021 DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE AVEIRO, S.A.**

### 1. INTRODUÇÃO

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

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

Nesse sentido, a promoção da competitividade do setor portuário é uma das linhas mestras da atuação da AMT, também, e desde logo, porque o próprio Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de novembro, ainda que emitido noutra contexto, estabelece que aquele regulamento é um instrumento de desenvolvimento dos portos que deve contribuir para alcançar uma quota significativa no mercado internacional de serviços portuários, melhorar o desempenho da estrutura portuária e a sua produtividade.

A necessidade de “assegurar o funcionamento eficiente dos mercados” e “a concorrência (...) entre os agentes mercantis”, em linha com o previsto nas alíneas f) do artigo 81.º e a) do artigo

99.º, ambos da Constituição da República Portuguesa, bem como a defesa pela aplicação do princípio da equivalência no que se refere à relação custo benefício entre a taxa e a prestação administrativa que esta visa compensar, constituem, igualmente, vetores que norteiam a atuação da AMT.

Assim, e sem prejuízo da ponderação sobre a necessidade de revisão do atual enquadramento legislativo e regulamentar aplicável ao setor marítimo-portuário, a AMT, ciente da imprescindibilidade de estabelecer um procedimento claro, objetivo e sistematizado no que concerne ao envio da informação relevante para o exercício das suas obrigações legais e estatutárias, com vista a melhor servir o interesse público, publicou a Deliberação n.º 1025/2018, em Diário da República, 2.ª série, n.º 183, de 21 de setembro, que aprova as *“Linhas de Orientação para a implementação da alínea e) do n.º 4 do artigo 5.º dos Estatutos da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio”*, as quais visam alcançar uma progressiva harmonização entre o custo das diversas operações e os respetivos valores de faturação considerados no tarifário.

Nesta sequência, abrigo das suas competências, e de acordo com as mencionadas linhas de orientação, as administrações portuárias (AP) elaboraram e apresentaram as suas propostas de tarifários para 2021.

Estas propostas tiveram em linha de conta, por um lado, a atual conjuntura económica fortemente condicionada pela incerteza provocada pelas consequências da pandemia do vírus SARS-Cov-2 (covid-19), que conferiu às projeções um elevado e acrescido grau de incerteza e, por outro lado, os objetivos estratégicos de apoio à dinamização da atividade portuária e à simplificação administrativa definidos na Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017, de 24 de novembro, que aprovou a Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente - Horizonte 2026.

Esta estratégia, enquanto *“programa estratégico de apoio à dinamização da atividade portuária e à simplificação administrativa, com o objetivo de contribuir para a retoma do investimento, para a redução dos custos de contexto e para o relançamento da economia, transformando o potencial existente em crescimento económico e emprego reais”*, implica adequar infraestruturas e equipamentos e melhorar as condições de operacionalidade das unidades portuárias, sendo que a assunção de compromissos no âmbito da execução de medidas e ou projetos previstos depende de fundos disponíveis por parte das entidades públicas e privadas competentes e da comparticipação da União Europeia.

A digitalização e a aplicação do 5G, bem como a descarbonização serão ainda perspetivas a considerar, bem como o reforço da questão das acessibilidades e da interoperabilidade.

A este propósito importa referir que se encontra em consulta pública a *Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030*, a qual, no âmbito dos principais objetivos estratégicos da década por si reconhecidos: (i) *fomentar o emprego e a economia azul circular e sustentável* (OE2) e (ii) *incentivar a reindustrialização e capacidade produtiva e digitalizar o oceano* (OE9), integra os portos e as infraestruturas portuárias nas áreas de intervenção prioritárias para os concretizar (cfr. AI9 - Portos, Transportes Marítimos e Logística).

De acordo com o definido no âmbito desta área de intervenção prioritária (AI9),

*“Portugal detém na sua herança marítima e na sua centralidade atlântica um posicionamento geoestratégico que lhe permite continuar a apostar na sua maritimidade e na sua potencialidade enquanto hub atlântico nas cadeias logísticas globais de base marítima.*

*Assim, o reforço desta posição no cruzamento das principais rotas marítimas internacionais deve assumir um papel central de atuação, designadamente na aposta da componente do tráfego de carga contentorizada, fazendo do país uma plataforma giratória de cargas entre os continentes europeu, americano e africano, na componente do turismo marítimo sustentável, e na componente de serviços e abastecimento de energias limpas.*

*Para este efeito, a gestão e a promoção da marca “Portos de Portugal” deve ser uma prioridade no campo internacional, tirando partido dos portos como elementos agregadores para fazer crescer Portugal como plataforma de movimentação de mercadorias no Atlântico, através da captação de linhas de transporte marítimo e da fixação de empresas no seu território, e em articulação com o Plano de Ação para o Atlântico 2.0 da Comissão Europeia. Neste contexto, o ordenamento portuário na relação com as cidades e na intermodalidade com o território, e na ligação com as redes de transporte internacional, agregado ao conjunto de novos projetos de expansão portuária deve permitir ambicionar novas dimensões de crescimento e de desenvolvimento económico do país, mantendo e gerando mais emprego e riqueza, sempre no estreito respeito dos objetivos de sustentabilidade ambiental e salvaguarda do património cultural. (...)*

*Por outro lado, a operação portuária deverá cada vez mais acompanhar os melhores indicadores de produtividade, dentro de um quadro de estabilidade laboral e de sustentabilidade económica para todas as partes envolvidas. Deverá ser dada prioridade à gestão moderna de portos, (...) com a prática de tarifários competitivos, catalisadores na atração de serviços e empresas.*

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

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

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

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

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

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

---

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

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

Desde 24 de março de 2019 que o mesmo é aplicável diretamente na ordem jurídica interna, embora não se aplicando aos contratos de serviços portuários que tenham sido celebrados antes de 15 de fevereiro de 2017 e que tenham vigência limitada. No entanto, os contratos de serviços portuários celebrados antes desta última data que não tenham vigência limitada, ou que tenham efeitos semelhantes, devem ser alterados até ao dia 1 de julho de 2025, a fim de dar cumprimento ao disposto no referido regulamento.

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

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

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

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

## 2. ENQUADRAMENTO GERAL

Neste ponto procede-se a uma breve consideração sobre o contexto macroeconómico, nacional e internacional, bem como sobre a atividade que traduz o comportamento global do sistema portuário do Continente, onde desenvolvem atividade as administrações portuárias cujas propostas de revisão dos regulamentos de tarifas para 2021 vão ser objeto de análise, sublinhando o elevado grau de incerteza induzido pela crise pandémica que atualmente se vive e cujo impacto, a curto e médio prazos, é desconhecido e difícil de estimar.

### 2.1. Caracterização da conjuntura macroeconómica

A conjuntura macroeconómica que pode ser gizada no mês em curso encerra necessariamente grande imprevisibilidade face às incertezas na evolução da pandemia do vírus SARS-CoV-2 (covid-19), reforçada pela segunda vaga que já se começou a fazer sentir, e, mesmo que não se adotem medidas de combate idênticas às verificadas no final do primeiro trimestre de 2020, nomeadamente o confinamento obrigatório e a suspensão de algumas atividades económicas, as medidas que venham a ser adotadas podem vir a implicar um significativo atraso na recuperação da economia, que se traduzirá necessariamente na redução dos rendimentos das empresas, reduzindo a sua viabilidade económica, e do emprego.

Neste contexto de seguro abrandamento significativo da atividade económica, o Banco de Portugal (BdP), no seu Boletim Económico divulgado em junho último, avança com uma projeção de quebra do produto interno bruto (PIB) de -9,5% para o corrente ano seguida de uma recuperação de +5,2% em 2021, no pressuposto, nomeadamente, de uma retração no ano em curso de -8,9% do consumo privado, de -25,3% nas exportações, de -22,4% nas importações e de -11,1% na formação bruta de capital fixo, com recuperações parciais respetivas em 2021 de +7,7%, de +11,5%, de +13,5% e de +5%, claramente insuficientes para se obter a retoma da atividade e do PIB a níveis de 2019. Acresce referir que no relatório de outubro, o BdP faz uma revisão em alta para o ano de 2020, prevendo uma contração do PIB de -8,1%, nomeadamente por efeito de uma redução do consumo privado de -6,2%, de -19,5% nas exportações, -12,4% nas importações e de -4,7% na formação bruta de capital fixo.

O facto de a economia de Portugal estar muito aberta ao exterior, implica que o comportamento da zona euro e da economia mundial influencia de forma muito significativa o desempenho da economia nacional atrás referido, sendo de sublinhar que as previsões do BdP apontam no sentido de a procura externa sofrer uma diminuição de -15,1% e de o PIB mundial apresentar uma quebra de -4,5% no ano corrente, seguido de uma recuperação de +9,4% e de +6%, respetivamente, em 2021.

Representando um fator de referência importante para as administrações portuárias, que o utilizam para formular as suas propostas de atualização tarifária, o índice harmonizado de preços no consumidor, previsto pelo BdP no relatório em apreço, aponta para +0,1% no ano corrente, evoluindo para +0,8% em 2021 e +1,1% em 2022.

Tratando-se mais de previsões do que de estimativas, é natural a existência de algum subjetivismo na projeção dos indicadores macroeconómicos. Para comparação com os adiantados pelo BdP, adianta-se que as previsões da Comissão Europeia apontam para uma contração do PIB de -9,8% em 2020, seguida de uma recuperação de +6% em 2021 (na atualização de julho), enquanto as previsões otimistas da OCDE, em junho, apontam para -9,4% e uma recuperação no ano seguinte de +6,3%.

Nas suas previsões da primavera, a Comissão Europeia prevê para 2020 um recuo do consumo privado de -5,8%, das exportações de bens e serviços de -14,1%, importações de -10,3% e formação bruta de capital fixo de -8,6% (sendo de -26,9% no que toca a equipamento), com retomas respetivas para 2021 de +5,3%, +13,2%, +10,3% e de +8,9% (+26,2%).

No atual contexto de incerteza, as projeções macroeconómicas serão certamente atualizadas em função da evolução económica e da situação da crise pandémica, sendo certo que as previsões de retração para o corrente ano se manterão em níveis elevados, e a retoma em 2021 não será de molde a recuperar os níveis observados em 2019 ou imediatamente anteriores ao início da pandemia.

## **2.2. Do sistema portuário do Continente**

---

### **Atividade portuária**

No contexto de crise pandémica de covid-19, onde se verifica um significativo abrandamento generalizado das economias mundiais, naturalmente a atividade portuária reflete também uma



retração, manifestada de forma geral em todas as tipologias de carga e em todos os portos, embora com diferentes níveis de intensidade.

Não pode, igualmente, deixar de se referir o impacto no ecossistema portuário do Continente, em geral, e no porto de Sines, em particular, decorrente da quase completa cessação da atividade das centrais termoelétricas de Sines e do Pego, alimentadas a carvão, que determinou o fim das importações deste combustível fóssil, cujo volume representava cerca de 5% da carga total movimentada e cerca de 10% da carga movimentada no próprio porto de Sines, sendo, no entanto, de referir que tal situação ocorreu em virtude da forte penalização económica destas centrais, devido às elevadas emissões de CO<sub>2</sub>, associadas, naturalmente, ao facto de terem deixado de ser indispensáveis para o fornecimento de eletricidade ao país.

Salientando-se o facto de o volume de carga movimentada nos portos do Continente vir a manifestar diminuições anuais consecutivas desde 2018 (ano em que recuou -3,4% face a 2017 e a que se seguiu uma quebra de -6,1% em 2019 face a 2018), o ano em curso traz perspectivas de nova redução, provocada pela crise pandémica que se atravessa, e para a qual não se antevê o fim. Não obstante esta incerteza, é admissível, tendo presentes as previsões macroeconómicas referidas no ponto anterior, que o ano de 2021 permita o início de uma retoma da economia, nacional, comunitária e mundial, que induzirá, naturalmente, uma recuperação da atividade portuária, quer no tocante à movimentação de carga e contentores, quer em relação ao movimento de navios<sup>2</sup>.

No concernente ao volume de carga movimentada, a informação estatística relativa à atividade portuária desenvolvida até ao mês de julho, extrapolada linearmente para todo o ano de 2020, indicia uma nova diminuição do respetivo volume, que pode traduzir-se globalmente em -8,8%, correspondente a -7,7 milhões de toneladas, sendo admissível uma recuperação parcial em 2021 traduzida por um acréscimo de +6,4%, correspondente a +5,1 milhões de toneladas, ficando, no entanto, ainda aquém do volume registado em 2019 em cerca de -2,9%.

---

<sup>2</sup> Nesta cenarização da evolução da atividade portuária estimada para 2020 foi seguida uma metodologia traduzida numa extrapolação linear para o final do ano dos dados acumulados a julho. No que respeita à previsão para 2021, e atendendo às expectativas de uma recuperação parcial da atividade no sentido da aproximação aos valores de 2019, assumidos de forma genérica por várias entidades, foi considerada uma evolução no sentido desses valores, com uma ponderação entre 2019 e 2020 na razão de dois para um. Particularmente no que respeita à previsão para 2021, foram tidas em atenção particularidades relevantes do comportamento de algumas tipologias de carga em alguns portos.



### EVOLUÇÃO DA ATIVIDADE PORTUÁRIA - CARGA MOVIMENTADA

		2016	2017	2018	2019	2020 (E)	2021 (P)
Carga Embarcada	mTon	39 681	39 071	37 229	34 675	33 004	34 118
	Δ%	+4.2%	-1.5%	-4.7%	-6.9%	-4.8%	+3.4%
Carga Desembarcada	mTon	54 196	56 849	55 452	52 398	46 405	50 400
	Δ%	+5.8%	+4.9%	-2.5%	-5.5%	-11.4%	+8.6%
Total de Carga Movimentada	mTon	93 878	95 920	92 680	87 073	79 409	84 518
	Δ%	+5.1%	+2.2%	-3.4%	-6.1%	-8.8%	+6.4%

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

A situação perspetivada no tráfego de contentores e no movimento de navios é idêntica à referida para a movimentação de carga, sendo que a extrapolação do volume de contentores movimentados no período de janeiro a julho aponta para um total de 2,7 milhões de TEU para o corrente ano, que traduz uma quebra de -2,7%, correspondente a -74,2 mil TEU, admitindo-se uma recuperação de +1,9%, correspondente a +49,5 mil TEU, não atingindo ainda o nível de 2019.

		2016	2017	2018	2019	2020 (E)	2021 (P)
TEU (10 <sup>3</sup> )		2 744.2	2 975.0	2 991.2	2 727.8	2 653.5	2 703.0
	Δ%	+6.4%	+8.4%	+0.5%	-8.8%	-2.7%	+1.9%

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

Idêntica situação é expetável no movimento de navios, que constitui igualmente um importante vetor no volume de receitas das administrações portuárias, que, seguindo a mesma metodologia, aponta no sentido de se verificar no corrente ano de 2020 um número de escalas inferior em -11,7% e um volume de arqueação bruta inferior em -17% aos valores registados

		2016	2017	2018	2019	2020 (E)	2021 (P)
Nº DE ESCALAS		10 814	10 924	10 520	10 643	9 393	10 226
	Δ%	-0.5%	+1.0%	-3.7%	+1.2%	-11.7%	+8.9%
GT (10 <sup>3</sup> )		200 425	207 256	204 985	204 130	169 446	192 569
	Δ%	+4.7%	+3.4%	-1.1%	-0.4%	-17.0%	+13.6%

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

em 2019, sendo admissível que em 2021 se verifique uma retoma respetiva de +8,9% e de +13,6%, sem atingir os valores de 2019.

Este comportamento global não é, naturalmente, idêntico em todos os portos, sendo o que interessa à administração portuária em apreço objeto de análise individual no capítulo respetivo.

### Situação económica global das administrações portuárias

O abrandamento expetável da atividade portuária em 2020 tem naturalmente efeitos negativos na estrutura económica das administrações portuárias que, na generalidade dos casos, se traduzem por diminuições de rendimentos, acompanhados por acréscimos de gastos, quer de fornecimentos e serviços externos, quer com pessoal.

Para o conjunto das administrações portuárias, constata-se que a estimativa de rendimentos sofre uma redução global de -4,6% na transição de 2019 para 2020, sendo, no entanto, de referir que as previsões para 2021 da maioria daquelas administrações apontam no sentido de um crescimento que recupera e ultrapassa o volume apurado em 2019.

Em resumo a estrutura económica do conjunto das administrações portuárias apresenta a seguinte evolução,

Rubricas	2018 R	2019 R	2020 E	2021 P	Δ% '19/'18	Δ% '20/'19	Δ% '21/'20
1. Vendas, Serviços Prestados e Subsídios à Exploração	161 656,3	161 078,0	153 048,7	174 297,9	-0,4%	-5,0%	+13,9%
2. Outros Rendimentos	70 412,4	66 976,6	64 431,2	70 481,5	-4,9%	-3,8%	+9,4%
3. Gastos Operacionais	(92 399,7)	(96 455,5)	(103 190,5)	(108 140,4)	+4,4%	+7,0%	+4,8%
4. Outros Gastos	(19 009,1)	(11 579,7)	(11 112,0)	(10 287,3)	-39,1%	-4,0%	-7,4%
5. Imparidades, Provisões e Variações de Justo Valor	(3 146,5)	(4 393,4)	(6 758,6)	(2 926,8)	+39,6%	+53,8%	-56,7%
<b>6. EBITDA</b>	<b>117 513,3</b>	<b>115 626,1</b>	<b>96 418,8</b>	<b>123 424,9</b>	<b>-1,6%</b>	<b>-16,6%</b>	<b>+28,0%</b>
7. Gastos/reversões de depreciação e de amortização	(76 181,1)	(74 793,3)	(75 327,0)	(80 793,3)	-1,8%	+0,7%	+7,3%
8. Imparidade de investimentos depreciáveis/amortizáveis	27 343,0	8 502,3	1 569,1	(5 613,0)	-68,9%	-81,5%	-457,7%
<b>9. EBIT</b>	<b>68 675,2</b>	<b>49 335,1</b>	<b>22 660,9</b>	<b>37 018,6</b>	<b>-28,2%</b>	<b>-54,1%</b>	<b>+63,4%</b>
10. Juros e Impostos	(14 721,3)	(13 406,5)	(6 827,9)	(9 069,1)	-8,9%	-49,1%	+32,8%
<b>11. Resultado líquido do período</b>	<b>53 953,9</b>	<b>35 928,6</b>	<b>15 832,9</b>	<b>27 949,5</b>	<b>-33,4%</b>	<b>-55,9%</b>	<b>+76,5%</b>
<b>Rentabilidade do Volume de Negócios [ 11 / (1+2) ]</b>	<b>+23,2%</b>	<b>+15,8%</b>	<b>+7,3%</b>	<b>+11,4%</b>	-	-	-

sendo de realçar a redução, entre 2019 e 2020, dos resultados líquidos e da taxa de rentabilidade dos rendimentos, seguida de uma parcial recuperação em 2021, resultante das evoluções dos rendimentos e dos gastos, em geral.

## Orientações e Estratégias

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

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

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

Para além das orientações emitidas pelo acionista, as administrações portuárias estão ainda obrigadas ao cumprimento da Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente - Horizonte 2026, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros nº 175/2017, de 24 de novembro, cujos termos determinam os seguintes três objetivos estratégicos:

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

### **3. ENQUADRAMENTO DA PROPOSTA DE REVISÃO DO REGULAMENTO DE TARIFAS DA APA**

No presente enquadramento da proposta de revisão do regulamento de tarifas para 2021 apresentado pela Administração do Porto de Aveiro, S.A. (APA) 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, na medida em que a informação disponibilizada o permitir.

Para a estimativa da atividade portuária para 2020 considerou-se a extrapolação linear dos dados apurados até julho, o que na generalidade das situações determina uma diminuição face a 2019, admitindo-se que a evolução para 2021 se processará no sentido de uma recuperação parcial e na aproximação aos valores observados em 2019.

#### **Atividade portuária**

O porto de Aveiro foi um dos portos em que se estima que se registre, este ano, uma maior diminuição de volume de carga, face a 2019, ao que não terá sido alheio o abrandamento da economia originado pela pandemia de covid-19. A manter-se o nível de atividade económica verificado nos primeiros sete meses de 2020, pelas empresas localizadas no seu *hinterland* e que utilizam o porto para a realização das respetivas operações de exportação e de importação, admite-se uma quebra anual de -13,2% comparativamente aos valores de 2019, prevendo-se que se assista em 2021 a uma recuperação de cerca de +10,5%, o que significará que fica abaixo do volume de 2019 em -4%.

CARGA MOVIMENTADA (10 <sup>3</sup> ton)	2016	2017	2018	2019	2020 (E)	2021 (P)
Aveiro	4 541.5	5 152.8	5 624.4	5 495.9	4 771.7	5 274.2
Δ%	-2.5%	+13.5%	+9.2%	-2.3%	-13.2%	+10.5%

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

O tráfego de contentores não tem dimensão suficiente para ser equacionado na avaliação da atividade portuária.

No que respeita ao movimento de navios, constata-se que em 2019 foi já registada uma diminuição do número de escalas de -7,6% e de -5,7% no volume de arqueação bruta, sendo que os dados dos primeiros sete meses de 2020 apontam para um novo decréscimo, respetivamente, de -5,4% e de -10,1% para os indicadores referidos, com recuperação parcial de +3,8% e de +7,5% em 2021, sem atingir, naturalmente, os registos de 2019, ficando aquém em -1,8% e -3,4%.

MOVIMENTO DE NAVIOS	2016	2017	2018	2019	2020 (E)	2021 (P)
Nº DE ESCALAS	1 020	1 055	1 116	1 031	975	1 012
Δ%	-1.4%	+3.4%	+5.8%	-7.6%	-5.4%	+3.8%
GT (10 <sup>3</sup> )	5 042.7	5 549.9	6 160.2	5 810.6	5 225.5	5 615.6
Δ%	+9.6%	+10.1%	+11.0%	-5.7%	-10.1%	+7.5%

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

O cenário traçado indicia que o desenvolvimento da atividade portuária em 2021 não seja favorável à reposição da estrutura económica que a APA detinha em 2019, ano de referência para a elaboração dos seus instrumentos previsionais de gestão, no qual se insere o regulamento de tarifas proposto e em apreciação.

### Situação económica

A evolução da estrutura económica da APA, que enquadra a proposta de revisão do regulamento de tarifas para 2021, revela uma diminuição do volume de rendimentos de 2018 até 2020, prevendo-se um acréscimo em 2021, significativamente induzido pela rubrica de 'outros rendimentos' cujo volume prevalece sempre sobre o de 'vendas e serviços prestados', cujas variações são de +14,5% e de +2,4%, respetivamente.



Não obstante a redução do volume de ‘vendas e serviços prestados’ em 2020, consentânea com a quebra do volume de carga movimentada, observa-se um acréscimo nas rubricas de ‘outros rendimentos’ e de ‘gastos operacionais’, resultando este maioritariamente do comportamento dos ‘fornecimentos e serviços externos’, que aumentam +21,5%, quando os ‘gastos com pessoal’ aumentam +5,6%, como consta do quadro anexo.

Rubricas	2018 R	2019 R	2020 E	2021 P	Δ% '19/'18	Δ% '20/'19	Δ% '21/'20
1. Vendas, Serviços Prestados e Subsídios à Exploração	4 793,4	4 602,0	3 889,2	3 983,9	-4,0%	-15,5%	+2,4%
2. Outros Rendimentos	15 009,1	13 351,7	14 482,5	16 584,2	-11,0%	+8,5%	+14,5%
3. Gastos Operacionais	(8 060,6)	(8 048,0)	(8 923,5)	(9 062,5)	-0,2%	+10,9%	+1,6%
4. Outros Gastos	(9 366,5)	(1 882,2)	(237,9)	(243,0)	-79,9%	-87,4%	+2,1%
5. Imparidades, Provisões e Variações de Justo Valor	(81,2)	197,0	(200,2)	(210,4)	-342,7%	-201,6%	+5,1%
<b>6. EBITDA</b>	<b>2 294,3</b>	<b>8 220,5</b>	<b>9 010,0</b>	<b>11 052,2</b>	<b>+258,3%</b>	<b>+9,6%</b>	<b>+22,7%</b>
7. Gastos/reversões de depreciação e de amortização	(8 401,4)	(8 048,9)	(8 368,7)	(9 381,2)	-4,2%	+4,0%	+12,1%
8. Imparidade de investimentos depreciables/amortizáveis	22 045,8	3 959,3	0,0	0,0	-82,0%	-100,0%	-
<b>9. EBIT</b>	<b>15 938,7</b>	<b>4 130,9</b>	<b>641,4</b>	<b>1 671,1</b>	<b>-74,1%</b>	<b>-84,5%</b>	<b>+160,6%</b>
10. Juros e Impostos	791,8	(49,3)	(185,6)	(303,6)	-106,2%	+276,1%	+63,6%
<b>11. Resultado líquido do período</b>	<b>16 730,4</b>	<b>4 081,6</b>	<b>455,8</b>	<b>1 367,5</b>	<b>-75,6%</b>	<b>-88,8%</b>	<b>+200,0%</b>
<b>Rentabilidade do Volume de Negócios [ 11 / (1+2) ]</b>	<b>+84,5%</b>	<b>+22,7%</b>	<b>+2,5%</b>	<b>+6,6%</b>	-	-	-

Os valores previstos para 2021 em termos de ‘vendas e serviços prestados’ adequam-se a um cenário de recuperação da atividade portuária, sem atingir os volumes de carga e movimento de navios registados em 2019, observando um crescimento de +2,4%, consentâneo também com o acréscimo dos ‘gastos operacionais’, +1,6%, verificando-se, contudo, uma variação significativa nos ‘outros rendimentos’, de +14,5%, como já referido.

Os resultados líquidos dos exercícios mantêm valores positivos em 2020, embora a taxa de rentabilidade do volume de negócios atinja o valor mais baixo desde 2015, de +2,5%, quando a média, excetuando o ano de 2018 que foi muito influenciado pelo registo de ‘imparidades de investimentos depreciables’, ronda os +15%. Para 2021, espera-se uma recuperação deste indicador, para +6,6%.

Conforme indicado no mapa anexo, a taxa de rentabilidade calculada com base em valores agregados de grupos de rubricas de natureza diversa, excluindo os considerados não elegíveis nos termos das orientações emitidas, é negativa em -9,6% em 2019, evoluindo para +0,3% em 2020 e para +6,3% em 2021, refletindo o forte impacto das imparidades registadas em 2018, que ultrapassam 22 milhões de euros (superior em +11,3% ao volume total de rendimentos), e também em 2019, que ascendem a quase 4 milhões de euros.

O valor do total de rendimentos, apresentado no quadro anterior, inclui as prestações de serviços das várias áreas de negócio que a APA desenvolve e que atingirão previsivelmente um montante de cerca de 19,8 milhões de euros em 2021, sendo de salientar a inexistência de uma correspondência entre quaisquer valores aqui apresentados com os referidos no quadro global, onde o volume de rendimentos da rubrica 'vendas e serviços prestados' se cifra em 4 milhões de euros.

**Previsão da Estrutura dos Rendimentos por ÁREA DE NEGÓCIO em 2021**

Área de Negócio	Proveitos 2021 (estimativa)	% Proveitos	Δ% Proveitos 2021/ 2020
Regulamento Geral de Tarifas	4 639 313	23,4%	+2,1%
Regulamento de tarifas específicas	3 481 827	17,6%	+1,9%
Concessões (movimento de cargas)	355 057	1,8%	+1,5%
Concessões (pesca)	402 444	2,0%	+1,4%
Concessões (outras)	359 197	1,8%	+3,2%
Outras áreas de negócio	10 588 961	53,4%	+16,6%
<b>Total</b>	<b>19 826 800</b>	<b>100,0%</b>	<b>+9,3%</b>

Não obstante esta situação, o que mais releva na estrutura apresentada neste quadro é o facto de a área de negócio a que respeita diretamente o regulamento de tarifas em apreciação representar apenas 23,4% do total do volume de rendimentos, correspondente a 4,6 milhões de euros, sendo que a quota-parte mais significativa de rendimentos resulta de outras áreas de negócio, atingindo um total de 53,4%, correspondente a 10,6 milhões de euros.

Acresce ainda referir que a área de negócio relativa a tarifas específicas, cuja aprovação não carece da intervenção da AMT, representa um volume de proveitos de cerca de 3,5 milhões de euros, correspondente a 17,6% do total do volume de rendimentos. A generalidade das áreas de negócio apresenta para 2021 previsões de acréscimos nos volumes de rendimentos, em média, grosso modo, de +2%, sendo que as 'outras áreas' apresentam uma previsão de acréscimo de +16,6%.

Sublinha-se o facto de a APA não ter apresentado os custos, reais ou estimados, associados a cada uma das áreas de negócio, impossibilitando a avaliação do grau de ajustamento desses custos face aos proveitos gerados.

O volume de proveitos gerados pelos serviços prestados que se inserem no perímetro do regulamento de tarifas em apreciação ascende a 4,6 milhões de euros, sendo que a TUP



Navio representa uma quota de 60,8%, seguido da Pilotagem, com uma quota de 31,6%, com acréscimos esperados face a 2020 de respetivamente de +2,8% e de +3,7%.

Os restantes serviços apresentam uma expressão individual menos significativa com a Armazenagem/ Ocupação de Espaços a representar 5,8% e o Uso de Equipamentos 1,8%, sendo de referir que a APA deixou de apresentar valores para 2020 e 2021 para os serviços de Amarração/ Desamarração e de Fornecimentos.

**Previsão da Estrutura de Rendimentos dos SERVIÇOS PORTUÁRIOS em 2021**

Tipo de Serviço	Proveitos 2021 (estimativa)	% Proveitos	Δ% Proveitos 2021 /2020
TUP Navio	2 821 666	60,8%	+2,8%
Pilotagem	1 464 972	31,6%	+3,7%
Armazenagem/ Ocupação de Espaços	270 815	5,8%	+1,4%
Uso de Equipamentos	81 860	1,8%	-30,9%
<b>TOTAL</b>	<b>4 639 313</b>	<b>100,0%</b>	<b>+2,1%</b>

Também no que respeita aos serviços prestados no âmbito do regulamento de tarifas, a APA não apresentou custos, reais ou estimados, associados a cada um desses serviços, impossibilitando a avaliação do grau de ajustamento dos respetivos valores das tarifas comparativamente aos encargos suportados para a sua prestação.

#### **4. APRECIÇÃO DA PROPOSTA DE REVISÃO DO REGULAMENTO DE TARIFAS DA APA**

A APA não propõe, para 2021, qualquer atualização do regulamento de tarifas, “*Atendendo o contexto económico atual e prospetivo, marcado pela incerteza provocada pelas consequências da pandemia do vírus SARS-Cov-2, conjugado com o papel que os portos desempenham na [economia] local, regional e nacional, enquanto agentes geradores de riqueza e facilitadores de acesso, a preços competitivos, a mercados externos*”.

A proposta de revisão do regulamento de tarifas prevê um aumento significativo das reduções da TUP Navio aplicável em cada escala aos navios em serviço de linha regular. Assim, a partir da 6.<sup>a</sup> escala, a redução mínima passa a ser de 15% (quando anteriormente era de 2,5%) e a redução máxima passa a ser de 55% (quando anteriormente era de 7,5%). Esta medida tem como objetivo, de acordo com a APA, “*tornar o porto de Aveiro mais atrativo para a captação de novos segmentos de carga, mormente contentorizada e ro-ro, através da criação de*

*condições para a fixação de linhas regulares que rentabilizem os investimentos realizados pela administração portuária”. De acordo com a APA, esta medida “não tem impacto financeiro no volume de negócios (...), pelo facto de inexistirem, na presente data, navios que beneficiem de tal estatuto no Porto de Aveiro. (...) [Não obstante,] esta afigura-se essencial para garantir que o custo da escala no Porto de Aveiro é competitivo, face a portos concorrentes, e, bem assim, torná-lo mais atrativo para a captação de novos segmentos de carga, mormente contentorizada e ro-ro, através da criação de condições para a fixação de linhas regulares que rentabilizem investimentos realizados pela Administração Portuária e, concomitantemente contribuam, positivamente, através do aumento do volume de negócios, para o objetivo definido pelo Acionista Estado, nomeadamente, reduzir o peso dos gastos operacionais no volume de negócios, face ao ano anterior”.*

Também com o objetivo de promover a competitividade do porto de Aveiro, a APA recrutou 2 marinheiros e 1 piloto de barra, o que permitirá efetuar manobras em período noturno, dando assim resposta a um dos principais constrangimentos à operação portuária identificados por esta AP.

Na memória justificativa que acompanha a proposta de revisão do regulamento de tarifas, a APA refere ainda “[ter] implementado um conjunto de medidas que visam cumprir com as orientações do acionista Estado, nomeadamente a manutenção ou redução do peso dos gastos operacionais sobre o volume de negócios, face ao registado no ano anterior”. De facto, a eficiência operacional da APA parece ter aumentado entre 2020 e 2021, embora a mesma seja inteiramente devida ao aumento do volume de negócios e não à redução nos gastos operacionais, como é possível verificar na demonstração de resultados. No entanto, a comparação da eficiência operacional de 2021 com 2019 aponta para um agravamento deste indicador, muito por via da uma redução nos rendimentos, a que a pandemia de covid-19 não será alheia.

Tal como referido no enquadramento, prevê-se que os rendimentos associados ao regulamento de tarifas apresentem, em 2020, uma diminuição significativa quando comparados com os de 2019, mas que voltem a aumentar em 2021, não obstante a não atualização das taxas previstas no regulamento de tarifas, i.e., apenas pelo efeito de aumento da atividade portuária.

A APA não prevê, como atrás referido, qualquer atualização das tarifas previstas no regulamento de tarifas, e a respetiva TRBM, calculada conforme a metodologia preconizada nas linhas de orientação, publicadas pela Deliberação n.º 1025/2018, no Diário da República,

2.<sup>a</sup> série, n.º 183, de 21 de setembro, atinge os 9,9%, sendo, portanto, inferior à taxa de rentabilidade de referência para 2021, que é de 12,5%.

De acordo com a APA, o porto de Aveiro cobra taxas associadas aos serviços de TUP Navio e de Pilotagem mais elevadas do que a APFF e a APDL (porto de Leixões), nomeadamente no caso de navios tanque. No entanto, a APA refere que as taxas não são, como não poderia deixar de ser, o único fator significativo, existindo *“outros fatores como sendo o espaço disponível para armazenagem ou construção de unidades industriais em porto, descongestionamento de acessos rodoviários, ferroviários e marítimos, a fiabilidade do serviço marítimo, a estabilidade laboral as empresas de estiva, entre outros”*.

A Comunidade Portuária de Aveiro deu parecer favorável à proposta de revisão do regulamento de tarifas para 2021 da APA e manifestou o seu contentamento com a aproximação das tarifas de TUP Navio e da pilotagem às cobradas por outros portos.

## 5. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

No seguimento do exposto, a AMT aprova a proposta de revisão do regulamento de tarifas para 2021 apresentada pela APA, por considerar que a mesma se encontra alinhada com a situação provocada pela pandemia de covid-19, sendo de referir que esta proposta, não perspetivando qualquer atualização no valor das taxas, contribui para a promoção do aumento da atividade portuária e para o reforço da competitividade do porto, posição confirmada pelo parecer favorável da Comunidade Portuária de Aveiro.

## ANEXO

### DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS POR NATUREZA

Nº	Rubricas	2017 R	2018 R	2019 R	2020 E	2021 P	Δ% '19/'18	Δ% '20/'19	Δ% '21/'20
1	Vendas e serviços prestados	4 438 670	4 729 123	4 601 289	3 889 165	3 983 946	-2,7%	-15,5%	+2,4%
2	Subsídios à exploração	4 978	64 316	677	-	-	-98,9%	-100,0%	-
3	Ganhos/perdas imputados de subsidiárias, ...	- 755 736	394 280	-1 283 043	226 650	736 628	-425,4%	-117,7%	+225,0%
4	Variação nos inventários da produção	-	-	-	-	-	-	-	-
5	Trabalhos para a própria entidade	-	-	-	-	-	-	-	-
6	Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	-	-	-	-	-	-	-	-
7	Fornecimentos e serviços externos	-2 583 571	-2 902 998	-2 653 679	-3 224 566	-3 324 060	-8,6%	+21,5%	+3,1%
8	Gastos com o pessoal	-5 160 248	-5 157 553	-5 394 302	-5 698 971	-5 738 396	+4,6%	+5,6%	+0,7%
9	Imparidade de inventários (perdas/reversões)	-	-	-	-	-	-	-	-
10	Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)	- 226 826	- 81 178	196 985	- 200 150	- 210 390	-342,7%	-201,6%	+5,1%
11	Provisões (aumentos/reduções)	-	-	-	-	-	-	-	-
12	Imparidade de investimentos não depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)	-	-	-	-	-	-	-	-
13	Aumentos/reduções de justo valor	-	-	-	-	-	-	-	-
14	Outros rendimentos	14 921 318	14 614 816	14 634 738	14 255 813	15 847 523	+0,1%	-2,6%	+11,2%
15	Outros gastos	-4 100 536	-9 366 510	-1 882 205	- 237 925	- 243 002	-79,9%	-87,4%	+2,1%
16	<b>Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos</b>	<b>6 538 048</b>	<b>2 294 295</b>	<b>8 220 460</b>	<b>9 010 015</b>	<b>11 052 249</b>	<b>+258,3%</b>	<b>+9,6%</b>	<b>+22,7%</b>
17	Gastos/reversões de depreciação e de amortização	-8 316 549	-8 401 399	-8 048 877	-8 368 652	-9 381 153	-4,2%	+4,0%	+12,1%
18	Imparidade de investimentos depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)	5 243 284	22 045 767	3 959 333	-	-	-82,0%	-100,0%	-
19	<b>Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)</b>	<b>3 464 783</b>	<b>15 938 663</b>	<b>4 130 916</b>	<b>641 363</b>	<b>1 671 096</b>	<b>-74,1%</b>	<b>-84,5%</b>	<b>+160,6%</b>
20	Juros e rendimentos similares obtidos	25 735	128 032	49 039	-	-	-61,7%	-100,0%	-
21	Juros e gastos similares suportados	- 31 133	- 28 504	- 26 084	- 23 843	- 29 335	-8,5%	-8,6%	+23,0%
22	<b>Resultado antes de impostos</b>	<b>3 459 385</b>	<b>16 038 191</b>	<b>4 153 872</b>	<b>617 519</b>	<b>1 641 761</b>	<b>-74,1%</b>	<b>-85,1%</b>	<b>+165,9%</b>
23	Imposto sobre o rendimento do período	- 177 902	692 253	- 72 301	- 161 746	- 274 246	-110,4%	+123,7%	+69,6%
24	<b>Resultado líquido do período</b>	<b>3 281 483</b>	<b>16 730 444</b>	<b>4 081 571</b>	<b>455 773</b>	<b>1 367 514</b>	<b>-75,6%</b>	<b>-88,8%</b>	<b>+200,0%</b>
25	<b>Rentabilidade Líquida dos Rendimentos [24 / (1+2+3+14)] (%)</b>	<b>+17,6%</b>	<b>+84,5%</b>	<b>+22,7%</b>	<b>+2,5%</b>	<b>+6,6%</b>	-	-	-
26	<b>Resultado Bruto SEM RGnE (1+...+8+11+14+15+17+20+21)</b>	<b>-1 557 073</b>	<b>-5 926 398</b>	<b>- 2 447</b>	<b>817 670</b>	<b>1 852 150</b>	-	-	-
27	<b>Rentabilidade Bruta dos Rendimentos [26 / (1+2+3+14)] (%)</b>	<b>-8,4%</b>	<b>-29,9%</b>	<b>-0,0%</b>	<b>+4,5%</b>	<b>+9,0%</b>	-	-	-