

Versão não confidencial

MEMORANDO

ASSUNTO: PROPOSTA DE REVISÃO DO REGULAMENTO DE TARIFAS PARA 2021 DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE LISBOA, 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, de modo a garantir a equilibrada concorrência entre as empresas” e “a concorrência salutar entre os agentes

mercantis”, tal como 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*”¹, 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.

¹ [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 CO₂, 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 navios².

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

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

² 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.

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%.

A situação prospetivada 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 ³)		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 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.

		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 ³)		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

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%
6. EBITDA	117 513,3	115 626,1	96 418,8	123 424,9	-1,6%	-16,6%	+28,0%
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%
9. EBIT	68 675,2	49 335,1	22 660,9	37 018,6	-28,2%	-54,1%	+63,4%
10. Juros e Impostos	(14 721,3)	(13 406,5)	(6 827,9)	(9 069,1)	-8,9%	-49,1%	+32,8%
11. Resultado líquido do período	53 953,9	35 928,6	15 832,9	27 949,5	-33,4%	-55,9%	+76,5%
Rentabilidade do Volume de Negócios [11 / (1+2)]	+23,2%	+15,8%	+7,3%	+11,4%	-	-	-

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 APL

No presente enquadramento da proposta de revisão do regulamento de tarifas para 2021 apresentado pela Administração do Porto de Lisboa, S.A. (APL) 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 Lisboa tem observado uma evolução do volume da carga movimentada relativamente irregular, a que, naturalmente, não é alheia a elevada instabilidade laboral vivenciada há já bastante tempo e devida aos persistentes pré-avisos de greve dos trabalhadores portuários. No entanto, para além da irregularidade, é também perceptível uma tendência de evolução negativa que tem subjacente uma taxa média anual de crescimento negativo de cerca de -6%, se considerarmos o período desde 2016 e admitindo que em 2020 se mantém o nível de atividade registada nos primeiros sete meses.

Assim, neste pressuposto, e considerando que a instabilidade referida é ainda agravada pelo efeito da retração económica provocada pela crise pandémica de covid-19, o ano em curso aponta para fechar com uma diminuição no volume de carga movimentada de -24,5% face a 2019. Admitindo uma retoma em 2021 de cerca de +22,4%, decorrente do comportamento dos vários mercados de carga no sentido da retoma parcial ou da manutenção de crescimento positivo, o volume de carga movimentada ficará ainda abaixo em -7,6% do registado em 2019.

CARGA MOVIMENTADA (10 ³ ton)	2016	2017	2018	2019	2020 (E)	2021 (P)
Lisboa	10 224.9	12 224.1	11 341.1	11 472.1	8 656.6	10 594.7
Δ%	-11.7%	+19.6%	-7.2%	+1.2%	-24.5%	+22.4%

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

O comportamento do segmento de contentores apresenta-se idêntico ao do volume de carga movimentada, mas com mais variações mais expressivas. A manter-se o nível de atividade verificado até julho, o ano de 2020 encerrará com uma redução de cerca de -40% no volume de TEU, sendo admissível uma retoma de +45% em 2021, determinaria qual não evitaria, no entanto, que o volume atingido ficasse aquém ao de 2019 em -13,5%.

MOVIMENTO DE CONTENTORES (10 ³ TEU)	2016	2017	2018	2019	2020 (E)	2021 (P)
Lisboa	391.3	495.3	428.3	461.6	275.2	399.5
Δ%	-18.7%	+26.6%	-13.5%	+7.8%	-40.4%	+45.2%

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

No que respeita ao movimento de navios, e sublinhando o forte impacto negativo das medidas tomadas para combate da crise pandémica, nomeadamente o cancelamento das escalas dos navios de cruzeiro, a estimativa para o corrente ano é de um decréscimo do número de escalas de -52,9% e no volume de arqueação bruta de -52,7%, admitindo-se uma retoma em 2021 de cerca de +36% e de +74%, respetivamente, deixando, no entanto, estes indicadores abaixo dos registados em 2019 em cerca de -11,75 e de -17,6%.

MOVIMENTO DE NAVIOS	2016	2017	2018	2019	2020 (E)	2021 (P)
Nº DE ESCALAS	2 299	2 557	2 406	2 595	1 683	2 291
Δ%	-11.8%	+11.2%	-5.9%	+7.9%	-35.1%	+36.1%
GT (10 ³)	45 087.1	49 459.3	48 493.3	51 044.3	24 141.4	42 076.7
Δ%	-9.5%	+9.7%	-2.0%	+5.3%	-52.7%	+74.3%

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

Do cenário apresentado resulta a imagem de que o ano de 2021, no qual será aplicado o regulamento de tarifas em apreciação, não será propício a qualquer recuperação da estrutura económica da APL, no sentido da obtenção da sua estabilidade, não obstante o facto de o seu volume de negócios não refletir exclusivamente o nível de movimentação de carga, contentores e de navios, sendo importante a componente das rendas fixas das concessões e de outras áreas de negócios.

Situação económica

Não obstante a relativa instabilidade na vertente da movimentação de carga nos terminais de serviço público, a estrutura económica da APL revela alguma estabilidade, apresentando

resultados líquidos crescentes nos últimos três exercícios, evoluindo de uma taxa de rentabilidade do volume de negócios de +8,9% em 2017 para 15,7% em 2019, estimando que recue em 2020 para +0,6%, a que o abrandamento da economia por efeito da pandemia de covid-19 não é alheio. A APL estima, para 2021, uma recuperação parcial, que permitirá registar um acréscimo na rentabilidade do volume de negócios, para uma taxa de +8,8%.

A estrutura económica da APL no ano de 2020 é marcada por uma redução significativa do volume de rendimentos que atinge -17% (sendo de -19,9% nas 'vendas e serviços prestados' e de -12,2% nos 'outros rendimentos'), que, naturalmente, não foi acompanhada por uma redução dos gastos em termos globais, estimando-se que os 'gastos operacionais' registem um acréscimo de +4,2% (muito por efeito dos 'fornecimentos e serviços externos' que se estima aumentem +14,3%, com destaque para os 'serviços especializados', já que para os 'gastos com pessoal' se admite um acréscimo de +0,7%).

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	33 260,0	32 969,9	26 406,8	31 326,6	-0,9%	-19,9%	+18,6%
2. Outros Rendimentos	19 042,0	19 916,6	17 478,5	18 708,4	+4,6%	-12,2%	+7,0%
3. Gastos Operacionais	(23 777,2)	(24 148,7)	(25 163,3)	(26 092,4)	+1,6%	+4,2%	+3,7%
4. Outros Gastos	(2 581,5)	(2 432,2)	(2 224,8)	(2 549,9)	-5,8%	-8,5%	+14,6%
5. Imparidades, Provisões e Variações de Justo Valor	(865,5)	(892,7)	(1 030,0)	(490,0)	+3,1%	+15,4%	-52,4%
6. EBITDA	25 077,7	25 413,0	15 467,1	20 902,7	+1,3%	-39,1%	+35,1%
7. Gastos/reversões de depreciação e de amortização	(13 276,2)	(13 393,6)	(13 960,2)	(13 871,9)	+0,9%	+4,2%	-0,6%
8. Imparidade de investimentos depreciáveis/amortizáveis	14,3	4,7	0,0	0,0	-67,2%	-100,0%	-
9. EBIT	11 815,9	12 024,1	1 506,9	7 030,8	+1,8%	-87,5%	+366,6%
10. Juros e Impostos	(4 523,5)	(3 743,1)	(1 245,7)	(2 627,4)	-17,3%	-66,7%	+110,9%
11. Resultado líquido do período	7 292,4	8 281,0	261,2	4 403,4	+13,6%	-96,8%	+1586,1%
Rentabilidade do Volume de Negócios [11 / (1+2)]	+13,9%	+15,7%	+0,6%	+8,8%	-	-	-

As variações mais significativas esperadas para 2021 situam-se na rubrica de 'vendas e serviços prestados' que se estima venham a registar um acréscimo de +18,6%, acompanhado por acréscimos nas rubricas de gastos, com os 'fornecimentos e serviços externos' a observarem um aumento de +9,1% (resultante de +19,3% nos serviços especializados e redução de -10,3% nas restantes) e os 'gastos com pessoal' de +1,6%.

Conforme indicado no quadro anexo, a taxa de rentabilidade bruta, calculada com base em valores agregados de grupos de rubricas de natureza diversa e deduzindo as rubricas agregadas de rendimento e gastos não elegíveis, assume o valor de +21,6% em 2019, sendo previsível que se cifre em +3,9% em 2020 e +13,4% em 2021.

O valor do total de rendimentos apresentado no quadro anterior inclui as prestações de serviços das várias áreas de negócio que a APL desenvolve e que atingem o montante de cerca de 50 milhões de euros, e que resultam maioritariamente de 'outras áreas de negócio',

representando 42,3%, isto é, constituem rendimentos cuja origem não decorre do desenvolvimento da atividade portuária propriamente dita, conforme quadro seguinte.

Previsão da Estrutura dos Rendimentos por ÁREA DE NEGÓCIO em 2021

Área de Negócio	Proveitos 2021 (estimativa)	% Proveitos	Δ% Proveitos 2021/ 2020	Rentabilidade Bruta
Regulamento Geral de Tarifas	10 832 655	21,7%	+55,3%	-22,9%
Regulamento de tarifas específicas	520 288	1,0%	+20,2%	+67,0%
Concessões (movimento de cargas)	16 755 099	33,5%	+6,2%	+23,1%
Concessões (outras)	744 324	1,5%	+1,9%	-387,1%
Outras áreas de negócio	21 182 625	42,3%	+6,1%	+35,3%
Total	50 034 991	100,0%	+14,0%	+12,7%

O facto que importa realçar da leitura deste quadro é que os serviços prestados no âmbito do regulamento de tarifas em apreciação, representam apenas 21,7% do total do volume de negócios, correspondente a 10,8 milhões de euros, sendo que as concessões de movimentação de carga detêm uma quota de 33,5%, constituindo assim a segunda fonte mais importante de rendimentos, com um total de 21,2 milhões de euros.

Importa ainda salientar que em termos globais a APL prevê para 2021 uma rentabilidade bruta de +6,4 milhões de euros, correspondente a 12,7% do total de rendimentos, com a prestação de serviços prestados no âmbito do regulamento de tarifas a apresentar uma rentabilidade bruta negativa de -2,5 milhões de euros, ou seja, -22,9% do volume total de rendimentos obtidos.

O saldo positivo mais significativo em valores absolutos é originado nas 'outras áreas de negócio', com um total de +7,5 milhões de euros, correspondente a 35,3% dos rendimentos, com as concessões de movimentação de carga a gerarem um resultado bruto de quase 3,9 milhões de euros, ou seja, 23,1% do total de rendimentos.

As outras áreas de negócio, nomeadamente de fornecimentos diversos inseridos no regulamento de tarifas específicas, e as outras concessões, representam apenas 2,5% do total de rendimentos, sendo que a APL prevê para o seu conjunto um resultado negativo de cerca de -2,5 milhões de euros.

No tocante aos serviços prestados dentro do perímetro do regulamento de tarifas em apreciação, importa sublinhar a relevância de que se reveste a TUP Navio e a Pilotagem, que representam respetivamente 49,1% e 46,4% do total, com o primeiro a originar um resultado positivo de +964,6 mil euros, corresponde a 18,1%, enquanto que para o segundo a APL

prevê obter em 2021 um resultado negativo de -3,5 milhões de euros, ou seja, com os custos suportados na prestação desse serviço a excederem os rendimentos gerados em 69,6%.

Os restantes serviços apresentam pouco significado, com um volume total inferior a meio milhão de euros, representando 4,5% do total dos rendimentos. Realça-se, no entanto, o facto de a 'armazenagem/ocupação de espaços' e o 'uso de equipamentos' apresentarem um resultado positivo (+60,6 mil euros), enquanto nos serviços relativos ao 'tráfego de passageiros' e de recolha de 'resíduos', a APL não cobra o suficiente para garantir a cobertura dos custos suportados para a sua prestação, traduzindo um resultado negativo de -2,6 mil

Previsão da Estrutura de Rendimentos dos SERVIÇOS PORTUÁRIOS em 2021

Tipo de Serviço	Proveitos 2021 (estimativa)	% Proveitos	Δ% Proveitos 2021 /2020	Rentabilidade Bruta
TUP Navio	5 318 238	49,1%	+37,5%	+18,1%
Pilotagem	5 031 372	46,4%	+83,0%	-69,6%
Tráfego de Passageiros	29 543	0,3%	+160,3%	-5,9%
Armazenagem/ Ocupação de Espaços	8 162	0,1%	-36,3%	+72,0%
Uso de Equipamentos	77 027	0,7%	+1,9%	+71,1%
Resíduos	368 313	3,4%	+43,1%	-0,2%
TOTAL	10 832 655	100,0%	+55,3%	-22,9%

Face ao exposto, na proposta de revisão do regulamento de tarifas para 2021, poderia ter sido ponderada a possibilidade de promover um relativo equilíbrio das condições de exploração destes serviços, na eventualidade de esse equilíbrio ser compatível com a manutenção da competitividade do porto de Lisboa. De qualquer forma, tal não condiciona o sentido da decisão da AMT.

4. APRECIÇÃO DA PROPOSTA DE REVISÃO DO REGULAMENTO DE TARIFAS DA APL

Na memória justificativa que acompanha a proposta de revisão do regulamento de tarifas para 2021 da APL, esta “[entendeu] não ser de propor atualização dos valores da generalidade das tarifas face ao regulamento de tarifas atualmente vigente, com exceção de casos específicos justificados em função de um aumento dos custos operacionais, de manutenção e administrativos nos serviços prestados”. No entanto, a APL propõe outras alterações ao regulamento de tarifas, as duas primeiras das quais tinham já sido alvo de apreciação e decisão em abril de 2020:

- Introdução de um número 3 no ponto D. Consolidação de tráfegos portuários do artigo 10.º, relativo às reduções na TUP Navio, o qual estabelece “*reduções [nesta taxa] por intervalos de escala para navios de passageiros pertencentes ao mesmo operador que visitem o porto de Lisboa em viagens de cruzeiros, aplicáveis a partir da sexta escala efetuada nos 365 dias de calendário anteriores, com possibilidade de majoração de uma escala na contagem para atribuição da redução, aos que realizem adicionalmente operação de desembarque e/ou embarque de 75% ou mais do número de passageiros a bordo*”.
- Introdução da alínea b) no n.º 5 do artigo 15.º, relativo às reduções na taxa de pilotagem, que estabelece “*reduções na [taxa] de pilotagem por intervalos de escala para navios de passageiros pertencentes aos mesmo operador que visitem o porto de Lisboa em viagens de cruzeiro, aplicáveis a partir da sexta escala efetuada nos 365 dias de calendário anteriores*”.
- Aumento de 5% da taxa cobrada pelo uso das lanchas afetas a serviços de pilotagem e segurança, das embarcações multiusos e das defensas amovíveis, devido, segundo a APL, a “*um aumento dos custos de manutenção com estas embarcações e equipamentos*”.
- Aumento de 5% da taxa cobrada pelo uso da grua fixa do cais VTS, definida no n.º 1 do artigo 21.º, e ajuste da respetiva unidade de medida – de valor por hora para valor por movimento –, devido ao “*aumento registado nos custos de manutenção e de certificação deste equipamento específico*”.
- Eliminação do n.º 2 do artigo 21.º, relativo à isenção da taxa de uso de passadiços no caso dos navios sujeitos a pagar taxas de tráfego de passageiros, em virtude de a atividade de cruzeiros ter sido objeto de concessão e de a APL suportar custos de manutenção e reparação deste equipamento, bem como de deslocação para execução do serviço.
- Eliminação da taxa cobrada pelo uso de embarcação auxiliar, definida no n.º 1 do artigo 22.º.
- Aumento de 5% da taxa cobrada por inspeções técnicas de segurança e pelo provimento de pessoal para serviços de fornecimento – n.º 2 e 3 do artigo 22.º –, justificado pelo aumento nos custos administrativos inerentes e pela necessidade de atualização da formação técnica e específica, associados aos processos de segurança.
- Aumento de 5% das taxas cobradas pela recolha de resíduos, por diversos motivos, nomeadamente: i) ativação dos planos de contingência dos operadores intervenientes no circuito de recolha de resíduos dos navios, no contexto atual de pandemia, que se traduz

em incerteza na aceitação e processamento de resíduos com incremento nos preços praticados, tempos de operação e maiores custos processuais; ii) sujeição da recolha de resíduos dos navios a procedimentos e taxas aduaneiras de desalfandegamento, por nova imposição da Alfândega Marítima de Lisboa, que se refletiu num incremento de custos de serviço e processuais em toda a cadeia de resíduos; iii) previsão de atualização anual pelo prestador de serviços no âmbito do respetivo contrato de concessão, o qual prevê que os preços relativos aos serviços de recolha de resíduos a navios sejam atualizados na componente cobrada pela incineração dos resíduos no destino final em função da taxa da entidade destinatária, a qual é expectável vir a sofrer agravamento em função da diminuição das taxas de reciclagem em Portugal; iv) implementação de novos procedimentos operacionais, com custos acrescidos, em linha com o que será expectável em resultado da transposição da Diretiva 2019/883 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril, que se encontra em curso, relativo aos meios portuários de receção de resíduos, o qual altera totalmente o conceito da taxa fixa e taxa variável e inclui exigências adicionais de desinfecção de contentores, de destruição imediata de resíduos provenientes de navios com infetados a bordo e de recolha de resíduos hospitalares, que resultarão no aumento dos custos operacionais.

- Adaptação do texto da alínea d) do n.º 2 do artigo 27.º, relativo à taxa variável de resíduos, no sentido de tornar mais abrangente o conceito de operação especial de resíduos sujeita a tarifa pontual e, assim, abarcar as alterações de serviço descritas no ponto anterior.
- Eliminação, no n.º 4 do artigo 27.º, do termo “máximo” associado aos tarifários dos operadores licenciados para a recolha das tipologias de resíduos não incluídas no anexo II do regulamento de tarifas, ficando somente referência a que os respetivos tarifários podem ser consultados no portal do porto de Lisboa;
- Alteração do n.º 1 do artigo 28.º, no sentido de incluir, nos serviços a solicitar com mais de 24 horas de antecedência, as operações de recolha de resíduos que pela sua especificidade técnica careçam de autorização de entidades terceiras para a sua ocorrência em território nacional, estando por isso sujeitas a confirmação pela autoridade portuária.

A APL estima que os proveitos associados ao regulamento de tarifas venham a registar em 2020 uma diminuição de -41,2% comparativamente a 2019, prevendo uma recuperação em 2021 refletida num acréscimo de +55,3%, ficando 8,7% abaixo do volume de rendimentos registado em 2019, sendo de referir que os gastos totais.

Considerando a atividade global, relativa a todas as áreas de negócio, a APL prevê que em 2020 se verifique uma quebra nos rendimentos de -17% e um acréscimo nos gastos de +3%, sendo que a evolução para 2021 se traduzirá por acréscimos respetivos de +14% e de +4,6%, o que determinará um crescimento significativo dos resultados líquidos dos exercício, de cerca de 260 mil euros para 4,4 milhões de euros.

A verificação desta evolução de 2020 para 2021 pressupõe, naturalmente, um significativo aumento na atividade portuária, induzindo uma melhoria significativa no indicador da eficiência operacional, prevendo-se que o total dos gastos passarão, em 2021, a representar cerca de 87,3% do total dos rendimentos, quando essa percentagem se estima em cerca de 98,2% em 2020, não obstante as previsões para 2021 serem de um aumento dos gastos operacionais, nomeadamente 'outros gastos' (+14,6%) e 'fornecimentos e serviços externos' (+9,1%), embora parcialmente compensados por uma redução na rubrica de 'imparidades por dívidas a receber'.

De acordo com os cálculos da APL, em termos globais, a TRBM desta é de 18,8%, 6,3 pontos percentuais acima da taxa de rentabilidade de referência (TRR). Importa relevar que este indicador de rentabilidade é calculado abrangendo a totalidade dos rendimentos da APL, dos quais os rendimentos associados ao regulamento de tarifas são apenas uma parte, correspondente a 23,4%. A este nível, o regulamento de tarifas da APL apresenta resultados negativos, i.e., os rendimentos dele decorrentes são inferiores aos custos que este gera. Nesse sentido, e considerando que a AMT defende que importa promover uma progressiva harmonização entre o custo das diversas operações e os respetivos valores de faturação considerados no regulamento de tarifas, justifica-se a atualização do regulamento de tarifas da APL, com o objetivo de aumentar as receitas a ele associadas. Neste contexto, poderia, eventualmente, ser equacionada uma atualização do regulamento de tarifas da APL por um coeficiente superior a 0,9%, nomeadamente no serviço de pilotagem, na eventualidade de esta estar alinhada com a estratégia da APL³.

De acordo com a APL, a comparação da TUP Navio e da taxa de pilotagem com as de outros portos que apresentam a mesma estrutura para as taxas em questão permite concluir que a TUP Navio cobrada pelo porto de Lisboa é mais elevada do que a praticada no porto de Setúbal e inferior à praticada pelo porto de Leixões. Ainda de acordo com o APL, a TUP Navio praticada nos portos de Aveiro e de Sines é calculada com base na arqueação bruta do navio e na carga movimentada durante a operação, o que, de forma geral, resulta em taxas mais

³ Esta atualização teria de ser, naturalmente, também ela submetida à AMT para apreciação.

altas do que as praticadas em Lisboa, sobretudo em escalas de curta duração, sendo este diferencial atenuado para estadias de duração superior. Também no que diz respeito à taxa de pilotagem existem diferentes estruturas em diferentes portos. No entanto, globalmente, *“as tarifas praticadas pela APL ao abrigo do regulamento de tarifas são competitivas em termos de mercado nacional”*.

A APL submeteu a consulta pública a sua proposta de revisão do regulamento de tarifas para 2021, através da publicação do Aviso n.º 11577/2020, no Diário da República, 2.ª série, n.º 154, de 10 de agosto, a qual decorreu entre 10 de agosto e 18 de setembro. Além da consulta pública, a proposta foi ainda enviada às entidades interessadas, incluindo à Comunidade Portuária de Lisboa, que manifestou a sua concordância.

A Silopor, concessionária dos terminais de granéis alimentares da Trafaria e do Beato, e a Associação de Operadores do Porto de Lisboa (AOPL) manifestaram a sua discordância com as medidas que preveem aumentos nas taxas associados a aumentos de custos operacionais, de manutenção ou administrativos nos serviços prestados, por entenderem que esses aumentos não estão alinhados com as recomendações efetuados no âmbito do Regulamento (UE) 2020/697, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de maio de 2020, no sentido de serem aplicadas medidas, pelos governos e pelas AP, durante o período de restrições associadas à pandemia de covid-19, que visem a redução da fatura portuária. Para além do mais, consideram que, sendo a não atualização do regulamento de tarifas uma medida positiva, deveria ser desenvolvido um esforço adicional no sentido de uma maior aproximação das taxas cobradas no porto de Lisboa aos dos restantes portos nacionais.

A APL argumenta que o referido regulamento *“vem autorizar “a entidade gestora de um porto ou a autoridade competente a dispensar o pagamento, a suspender a cobrança, a reduzir o montante ou a diferir o pagamento das taxas de utilização da infraestrutura portuária”, durante o “período compreendido entre 1 de março de 2020 e 31 de outubro de 2020”, ou seja num período temporal não abrangido pela proposta de regulamento de tarifas em apreciação. Para além do mais, a APL defende ainda que aquela se trata “de uma medida excepcional não podendo a mesma (...) ser vertida num regulamento com uma abrangência anual e tipificado para todos os navios que entram no porto de Lisboa”*. Por fim, a APL refere que as medidas previstas no regulamento em questão são justificadas, exclusivamente, pelo impacto da pandemia de covid-19, enquanto, no caso do porto de Lisboa, as quebras verificadas em 2020 também se devem ao impacto da greve que se mantém desde fevereiro de 2020.

5. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

No seguimento do exposto, a AMT aprova a proposta de revisão do regulamento de tarifas para 2021 apresentada pela APL, por se considerar que a mesma se encontra alinhada com a situação provocada pela pandemia de covid-19, sendo de referir que esta proposta, não perspetivando a atualização global do 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 Lisboa.

ANEXO

DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS POR NATUREZA

Nº	Rubricas	2017 R	2018 R	2019 R	2020 E	2021 P	Δ%	Δ%	Δ%
							'19/'18	'20/'19	'21/'20
1	Vendas e serviços prestados	32 063 618	33 228 925	32 969 900	26 406 780	31 326 572	-0,8%	-19,9%	+18,6%
2	Subsídios à exploração	9 975	31 082	-	-	-	-100,0%	-	-
3	Ganhos/perdas imputados de subsidiárias, ...	-	-	-	-	-	-	-	-
4	Variação nos inventários da produção	-	-	-	-	-	-	-	-
5	Trabalhos para a própria entidade	213 380	132 859	-	-	-	-100,0%	-	-
6	Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	-	-	-	-	-	-	-	-
7	Fornecimentos e serviços externos	-7 616 140	-6 325 195	-6 199 623	-7 087 455	-7 735 819	-2,0%	+14,3%	+9,1%
8	Gastos com o pessoal	-17 314 001	-17 584 904	-17 949 030	-18 075 888	-18 356 568	+2,1%	+0,7%	+1,6%
9	Imparidade de inventários (perdas/reversões)	-	-	-	-	-	-	-	-
10	Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)	-1 648 175	- 973 110	52 715	- 910 000	- 370 000	-105,4%	-1826,3%	-59,3%
11	Provisões (aumentos/reduções)	39 601	- 146 940	- 470 132	- 120 000	- 120 000	+219,9%	-74,5%	+0,0%
12	Imparidade de investimentos não depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)	-	-	- 614 875	-	-	-	-100,0%	-
13	Aumentos/reduções de justo valor	394 856	254 504	139 584	-	-	-45,2%	-100,0%	-
14	Outros rendimentos	17 587 068	19 041 953	19 916 608	17 478 468	18 708 420	+4,6%	-12,2%	+7,0%
15	Outros gastos	-2 945 407	-2 581 476	-2 432 178	-2 224 803	-2 549 857	-5,8%	-8,5%	+14,6%
16	Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos	20 784 775	25 077 697	25 412 970	15 467 101	20 902 748	+1,3%	-39,1%	+35,1%
17	Gastos/reversões de depreciação e de amortização	-13 145 554	-13 276 153	-13 393 556	-13 960 229	-13 871 900	+0,9%	+4,2%	-0,6%
18	Imparidade de investimentos depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)	- 116 568	14 327	4 693	-	-	-67,2%	-100,0%	-
19	Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)	7 522 653	11 815 872	12 024 107	1 506 872	7 030 848	+1,8%	-87,5%	+366,6%
20	Juros e rendimentos similares obtidos	-	-	-	-	-	-	-	-
21	Juros e gastos similares suportados	-2 082 223	-1 697 090	-1 158 303	- 698 758	- 690 359	-31,7%	-39,7%	-1,2%
22	Resultado antes de impostos	5 440 430	10 118 781	10 865 804	808 114	6 340 490	+7,4%	-92,6%	+684,6%
23	Imposto sobre o rendimento do período	-1 030 471	-2 826 382	-2 584 841	- 546 956	-1 937 082	-8,5%	-78,8%	+254,2%
24	Resultado líquido do período	4 409 959	7 292 399	8 280 963	261 158	4 403 408	+13,6%	-96,8%	+1586,1%
25	Rentabilidade Líquida dos Rendimentos [24 / (1+2+3+14)] (%)	+8,9%	+13,9%	+15,7%	+0,6%	+8,8%	-	-	-
26	Resultado Bruto SEM RGN E (1+...+8+11+14+15+17+20+21)	7 205 173	11 077 565	11 423 271	1 718 114	6 710 490	-	-	-
27	Rentabilidade Bruta dos Rendimentos [26 / (1+2+3+14)] (%)	+14,5%	+21,2%	+21,6%	+3,9%	+13,4%	-	-	-