

**Versão não confidencial**

## **PARECER N.º 89/AMT/2022**

**Assunto: PROPOSTA DE REVISÃO DO REGULAMENTO DE TARIFAS PARA 2023 DA ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DO DOURO, LEIXÕES E VIANA DO CASTELO, 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 *Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes*, bem como do investimento estruturante no tecido produtivo, de forma a promover o crescimento económico e do emprego e o desenvolvimento de uma mobilidade sustentável como expressão de cidadania.

Nesse sentido, a promoção da competitividade do setor portuário é uma das linhas mestras da atuação da AMT, também, e desde logo, porque o próprio Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de novembro, que aprova o Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente, ainda que emitido noutro 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, 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 disciplinar os procedimentos de aprovação e atualização de regulamentos de tarifas das administrações portuárias do continente e alcançar uma progressiva harmonização entre o custo das diversas operações e os respetivos valores de faturação considerados no tarifário.

Nesta sequência, ao 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 2023.

Estas propostas tiveram em linha de conta, por um lado, a atual incerteza da evolução da conjuntura económica ainda condicionada pelas consequências da pandemia e pela crise geopolítica internacional, em particular no que concerne ao abastecimento e preços praticados dos bens e serviços energéticos 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 participação 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 a Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030, aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 68/2021, de 4 de junho de 2021, 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.

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, acomodado no ordenamento jurídico português pelo Decreto-Lei n.º 9/2022 de 11 de janeiro.

---

<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).

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, apresenta-se 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, no qual desenvolvem atividade as administrações portuárias, cujas propostas de atualização dos regulamentos de tarifas para 2023 são objeto de análise no presente parecer, bem como os operadores que asseguram a movimentação de carga, sublinhando o elevado grau de incerteza que se atravessa, nacional e internacionalmente.

### **2.1. Breve caracterização da conjuntura macroeconómica**

É comumente reconhecido que a atual conjuntura macroeconómica encerra um elevado grau de imprevisibilidade determinado, pela atual crise geopolítica internacional, nomeadamente pela incerteza dos moldes em que se processará a evolução da guerra na Ucrânia, sua duração e efeitos que perdurarão no tempo nas várias vertentes que lhe estão associadas, em particular no que concerne ao abastecimento de bens e serviços energéticos aos diversos países, e preços praticados.

Naturalmente, do que vier a acontecer muito dependerá o crescimento das economias e o volume de transação de bens, que condicionarão sobremaneira o comportamento da atividade de transporte e atividade portuária.

No final de 2021, sentiram-se os primeiros indícios de crescimento de preços, tendo, em julho, ultrapassado definitivamente um ponto percentual (já pontualmente em maio se havia verificado, mas regredido no mês seguinte), evoluindo crescentemente até julho de 2022 quando, falando-se já na vivência de uma situação de inflação, atingiu 9,4%, tendo recuado ligeiramente em agosto, para 9,26 %.

Neste contexto, o Banco de Portugal (BdP), no seu Boletim Económico divulgado em junho último, avança com uma projeção de crescimento de preços para 2022 de 5,9%, admitindo, num cenário que podemos considerar otimista, que recue em 2023 para 2,7% e em 2024 para 2%. Sublinha-se, contudo, que este índice de preços é harmonizado e compreende a totalidade dos bens que integram o cabaz que lhe subjaz, sendo que, para uma grande parte das empresas, a componente dos bens energéticos representa um peso muito significativo na sua estrutura de custos. O preço dos bens energéticos ultrapassou em junho de 2022 32%, recuando para 24,5% em agosto, prevendo o BdP que a média do ano venha a situar-se na casa de 18,8%, evoluindo para 4,5% em 2023 e para 0% em 2024.

Estes valores são relativos a Portugal, mas cenário idêntico se traça a nível comunitário e, mesmo, internacional, sendo que da forma como se vier a processar esta evolução de preços dependerá a evolução das economias em geral, e do comércio internacional em particular.

No que respeita ao produto interno bruto (PIB), o BdP estima que 2022 ainda se pautar por um crescimento de +6,3%, prevendo um abrandamento para 2,6% em 2023 e para 2% em 2024. Este comportamento assenta principalmente, no contexto do comércio internacional, num crescimento de 13,4% nas exportações e de 9,5% nas importações em 2022, evoluindo, respetivamente, para 5,8% e 4,5% em 2023 e para 3,6% e 3,4% em 2024; no contexto do investimento, num crescimento da formação bruta de capital fixo de 5% no corrente ano, com uma aceleração para 7,6% em 2023 e regressando novamente a 5% em 2024; e, no contexto do consumo privado, um aumento de 5,2% a abrandar para 1,2% em 2023, enquanto no público, no corrente ano, se fixa em 2,2% e diminui -0,9% em 2023.

Para comparação com os indicadores apresentados pelo BdP, adianta-se que as previsões da Comissão Europeia apontam para um PIB na União Europeia de 2,7% em 2022, no entanto as projeções para 2023 foram revistas de 2,3% para 1,5%, enquanto se prevê um pico de inflação no

terceiro trimestre do corrente ano, a atingir 8,4%, diminuindo progressivamente até 3% no final de 2023.

A OCDE apresenta um cenário idêntico, revendo em baixa o crescimento de Portugal de 5,8% para 5,4% em 2022, e de 2,8% para 1,7% em 2023. Relativamente à taxa de inflação, este organismo prevê uma aceleração até 6,3% em 2022, diminuindo para 4% em 2023.

Importa também referir que o Gabinete do Secretário de Estado do Tesouro, nas instruções para a elaboração dos planos de atividades e orçamentos das empresas públicas não financeiras do Setor Empresarial do Estado apresenta, como pressupostos macroeconómicos de referência, um crescimento do PIB em termos reais de +6,5% para 2022, abrandando para +1,9% em 2023, refletindo um abrandamento do consumo privado (de 4,6% para 2,3%), do investimento (de 6,5% para 5,2%), das exportações (de 12,3% para 4,1%) e das importações (de 8,6% para 4,1%). Admite apenas um crescimento no consumo público, que estima evolua de 1,2% para 2022 para 1,3% em 2023. No que concerne ao crescimento dos preços no consumidor, admite para o corrente ano um crescimento de 6,8% e um recuo para 3,6% em 2023.

Sublinha-se que as previsões referidas foram apresentadas pelos respetivos organismos num cenário expectável face à informação hoje disponível e, ainda assim, assentando numa visão de certa forma otimista, sendo que, no contexto de muita incerteza no que respeita à sua evolução, nomeadamente da guerra na Ucrânia, cuja duração e intensidade é uma incógnita, o cenário pode degradar-se e a evolução vir a ser ainda mais desfavorável, existindo mesmo várias visões mais pessimistas, que assinalam a probabilidade de contração da economia, ao invés do simples abrandamento de um crescimento positivo.

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

---

### **Atividade portuária**

Perante a incerteza da evolução da conjuntura económica, a nível nacional e internacional, e que reúne consenso de todos os organismos, a previsão da atividade portuária para 2023 apresenta-se complexa e encerrando elevadas margens de erro, resultando, no fundo, como natural corolário da também elevada incerteza quanto ao comportamento da economia, em geral, e da atividade de transporte de bens, em particular.

Contudo, as administrações portuárias, seguindo as linhas de orientação emitidas pela AMT no contexto da apresentação das respetivas propostas de revisão dos regulamentos de tarifas, apresentaram as previsões de rendimentos para 2023, cuja ocorrência, seguramente, consideram

com uma probabilidade de realização, e que vamos considerar como referência no âmbito deste parecer, após o tratamento considerado adequado.

Assim, tendo presente a evolução histórica do volume de carga movimentada em cada mercado que subjaz ao binómio carga-porto, oportunamente apresentado pelas administrações portuárias, estima-se que, para a totalidade do ano de 2022, se mantenha o comportamento observado no período de janeiro a julho, atingindo-se um total de 86 milhões de toneladas, superior ao volume de 2021 em +0,4%, e para 2023 admite-se uma contração do mercado portuário de movimentação de carga, recuando -2,4%, para cerca de 84 milhões de toneladas.

Reitera-se que este cenário para 2023 encerra elevado grau de incerteza, sendo admissível, face à análise estatística do período em presença, um desvio que pode ter subjacente uma quebra que pode atingir -7% ou um acréscimo de +2%, a que corresponderia, respetivamente, no cenário pessimista um volume total de carga de 80 e no otimista 88 milhões de toneladas, sendo que neste último caso se ultrapassaria o volume de 2019, anterior ao início da crise pandémica.

O movimento por porto para o cenário base, apresenta-se no quadro seguinte:

MOVIMENTO DE CARGA (10 <sup>3</sup> t)	2018	2019	2020	2021	2022 (E)	2023 (P)	Δ% '22/'21	Δ% '23/'22	Δ% média '18-'22
Viana do Castelo	326.3	380.2	357.2	376.8	429.8	411.9	+14.1%	-4.2%	+5.6%
Leixões	19 209.3	19 556.0	17 076.0	15 183.2	15 258.5	14 584.9	+0.5%	-4.4%	-6.9%
Aveiro	5 624.4	5 495.9	4 820.6	5 679.1	5 912.5	6 459.1	+4.1%	+9.2%	+1.4%
Figueira da Foz	2 010.1	1 932.7	1 963.8	1 813.7	2 256.3	2 003.1	+24.4%	-11.2%	+1.9%
Lisboa	11 341.1	11 472.1	9 023.8	9 430.6	8 792.0	8 581.2	-6.8%	-2.4%	-6.9%
Setúbal	6 151.3	6 339.5	6 285.3	6 580.4	6 381.0	6 186.6	-3.0%	-3.0%	+1.1%
Sines	47 871.3	41 784.2	42 156.9	46 554.1	46 928.1	45 669.3	+0.8%	-2.7%	+0.6%
Faro	145.8	111.8	180.9	45.5	83.9	81.7	+84.5%	-2.7%	-16.0%
<b>Total</b>	<b>92 679.5</b>	<b>87 072.4</b>	<b>81 864.4</b>	<b>85 663.3</b>	<b>86 042.1</b>	<b>83 977.6</b>	<b>+0.4%</b>	<b>-2.4%</b>	<b>-1.7%</b>
Δ%	-	-6.0%	-6.0%	+4.6%	+0.4%	-2.4%	-	-	-

cuja leitura evidencia que, em 2022, a maioria dos portos poderá apresentar um comportamento positivo, com recuos apenas em Leixões, Lisboa e Setúbal. As previsões de evolução para 2023 apresentadas pelas administrações portuárias refletem expectativas negativas, admitindo novo recuo face a 2022, com exceção de Aveiro, cujas previsões têm subjacente um crescimento de +9%.

Para além das observações relativas à carga movimentada, importa igualmente apreciar o tráfego de contentores, considerando o facto de a tarifação da carga contentorizada ser normalmente efetuada através da quantidade de contentores, por unidade ou por TEU.

Aplicando a mesma metodologia de estimativa para 2022 e previsão para 2023 utilizada para a carga, obtém-se para o movimento de TEU uma diminuição global respetiva de -4% e de -3,1%.



CONTENTORES (10 <sup>3</sup> TEU)	2018	2019	2020	2021	2022 (E)	2023 (P)
<b>Total</b>	2 990.9	2 727.6	2 799.8	3 102.8	2 979.0	2 886.5
<b>Δ%</b>	-	<b>-8.8%</b>	<b>+2.6%</b>	<b>+10.8%</b>	<b>-4.0%</b>	<b>-3.1%</b>

No que respeita ao movimento de navios, quer em termos de número de escalas, quer em termos de arqueação bruta, sendo esta particularmente relevante na aplicação da TUP Navio, estima-se um crescimento para 2022 face a 2021, de respetivamente +0,7% e +12,7%, muito por efeito da retoma do tráfego de navios de cruzeiro, nomeadamente em Lisboa, mas também em Leixões e em Portimão.

Para 2023, prevê-se uma contração em ambos os indicadores, que poderá rondar -2,2% no número de escalas e de -2,6% no volume da arqueação bruta.

MOVIMENTO DE NAVIOS NO PORTO DE TOTAL									
	2018	2019	2020	2021	2022 (E)	2023 (P)	Δ% '22-'21	Δ% '23-'22	Δ% média '18-'22
<b>Número de Escalas</b>	10 520	10 643	9 444	9 519	9 585	9 373	+0.7%	<b>-2.2%</b>	<b>-3.0%</b>
<b>Δ%</b>	-	<b>+1.2%</b>	<b>-11.3%</b>	<b>+0.8%</b>	<b>+0.7%</b>	<b>-2.2%</b>	-	-	-
<b>Arqueação Bruta (10<sup>3</sup>)</b>	204 985	204 130	168 016	162 627	183 233	178 452	+12.7%	<b>-2.6%</b>	<b>-4.5%</b>
<b>Δ%</b>	-	<b>-0.4%</b>	<b>-17.7%</b>	<b>-3.2%</b>	<b>+12.7%</b>	<b>-2.6%</b>	-	-	-

Em suma, conclui-se este ponto de enquadramento setorial assinalando que, não obstante de se estar a atravessar um período pouco propício ao investimento e ao crescimento da atividade económica, a atividade portuária ainda fechará o corrente ano com um desempenho globalmente positivo, sendo que para 2023 se prevê um abrandamento do crescimento generalizado da economia, ou mesmo, em alguns países com quem Portugal mantém fortes relações comerciais, uma contração.

Naturalmente, este cenário, que assenta em fatores de elevada incerteza, não é favorável ao desenvolvimento da atividade portuária, nem no que concerne ao tráfego com o *hinterland*, nem no que decorre da utilização dos portos nacionais como *hubs* para o trânsito de mercadorias transportadas pelos grandes operadores das cadeias logísticas mundiais, que provavelmente também acusarão um abrandamento na sua atividade, por efeito do abrandamento esperado do comércio internacional.

### **Situação económica global das administrações portuárias**

A situação económica das administrações portuárias não é só nem principalmente determinada pelo resultado da atividade desenvolvida no âmbito dos serviços incluídos nos respetivos regulamentos gerais de tarifas, distribuindo-se por várias áreas de negócios, cuja evolução anual dos respetivos rendimentos se processa com relativa estabilidade, em termos de quotas do volume

total, como decorre da observação do quadro resumo seguinte, sendo os regulamentos gerais de tarifas responsáveis por uma quota média de cerca de 30%.

É, também, notório que, desde 2018 até à previsão para 2023, na maioria dos casos se verifica idêntico comportamento no que respeita ao sentido das variações anuais, sobressaindo em 2019 o crescimento dos rendimentos das concessões da náutica de recreio que contrariam a contração generalizada das atividades económicas, por efeito das medidas de combate à pandemia de covid-19.

EVOLUÇÃO ANUAL DO VOLUME DE RENDIMENTOS DAS ADMINISTRAÇÕES PORTUÁRIAS

Unidade: 10<sup>3</sup> Euro

RENDIMENTOS POR ÁREA DE NEGÓCIO	2018	2019	2020	2021	2022 (E)	2023 (P)	Δ% '23/'22	Δ% Média '18->'22	Quota Média
Regulamento Geral de Tarifas	62 062.4	62 274.9	56 638.0	59 022.5	64 060.1	66 447.9	+3.7%	+0.1%	+30.2%
Regulamento de Tarifas Específicas	11 653.4	17 823.9	14 867.5	14 051.9	15 907.1	16 789.2	+13.2%	+3.2%	+7.4%
Concessões Movimento de Carga	85 904.6	85 470.3	83 797.1	84 316.5	84 756.9	89 661.1	+0.5%	-0.4%	+42.0%
Concessões Náutica de Recreio	869.2	855.2	938.5	817.8	576.2	628.8	-29.5%	-7.5%	+0.4%
Concessões Pesca	1 236.2	1 272.3	1 194.5	1 340.3	1 195.0	1 182.5	-10.8%	-0.1%	+0.6%
Outras Concessões	5 383.0	5 742.8	5 344.0	7 277.6	8 525.6	6 673.1	+17.1%	+13.2%	+3.2%
Outras áreas de negócio	37 564.0	31 656.8	28 216.3	29 880.4	35 831.6	35 102.2	+19.9%	-1.6%	+16.2%
<b>Total</b>	<b>204 674.7</b>	<b>205 098.3</b>	<b>190 997.8</b>	<b>196 709.2</b>	<b>210 854.5</b>	<b>216 486.7</b>	<b>+7.2%</b>	<b>+0.2%</b>	<b>+100.0%</b>
Δ% N / N-1	-	+0.2%	-6.9%	+3.0%	+7.2%	+2.7%	-	-	-

Como resulta da leitura do quadro seguinte, o volume de rendimentos associados a esta área de negócio ascendeu, em 2021 (último ano com valores reais), globalmente a 59 milhões de euros (M€) num total de 196,7 M€ para toda a atividade das administrações portuárias, representando cerca de 30%. A área de negócio mais significativa é a das concessões de movimentação de carga, cujo peso ronda cerca de 43% do total da atividade (84,3 M€), a que não é alheio o facto de o regime de exploração dos portos ser privilegiadamente o de *landlord port*. É ainda de assinalar a relativa relevância dos serviços prestados no âmbito das tarifas específicas, parte dos quais se inscrevem no perímetro dos serviços portuários, e que detêm uma quota superior a 7%.

ESTRUTURA ECONÓMICA POR ÁREA DE NEGÓCIO EM 2021

(10<sup>5</sup> Euro)

Áreas de Negócio	Rendimentos	Quota %	Δ% sobre 2020	Gastos Diretos	Gastos Indiretos	Gastos Totais	Resultados	% Res / Rdtos
Regulamento Geral de Tarifas	59 022.5	30.0%	+4.2%	52 707.1	19 256.5	71 963.5	-12 941.1	-21.9%
% sobre Rendimentos	100.0%	-	-	89.3%	32.6%	121.9%	-21.9%	-
Regulamento de Tarifas Específicas	14 051.9	7.1%	-5.5%	6 444.5	3 589.9	10 034.4	+4 017.6	+28.6%
Concessões Movimento de Carga	84 316.5	42.9%	+0.6%	21 449.7	28 516.6	49 966.4	+34 350.2	+40.7%
Concessões Náutica de Recreio	817.8	0.4%	-12.9%	1 396.0	508.6	1 904.6	-1 086.7	-132.9%
Concessões Pesca	1 340.3	0.7%	+12.2%	1 948.1	331.0	2 279.1	-938.7	-70.0%
Outras Concessões	7 277.6	3.7%	+36.2%	2 287.1	2 838.4	5 125.5	+2 152.1	+29.6%
Outras áreas de negócio	29 880.4	15.2%	+5.9%	25 491.0	7 028.7	32 519.7	-2 639.3	-8.8%
<b>Total Geral</b>	<b>196 707.1</b>	<b>100.0%</b>	<b>+3.0%</b>	<b>111 723.4</b>	<b>62 069.6</b>	<b>173 793.1</b>	<b>+22 914.1</b>	<b>+11.6%</b>
% sobre Rendimentos	100.0%	-	-	56.8%	31.6%	88.4%	11.6%	-

Sublinha-se que os valores apresentados neste ponto são a preços correntes, pelo que, para além da quebra nominal de -6,9% registada em 2020, por efeito da crise pandémica que se iniciou em março, a variação de +2,7% prevista para 2023 tem subjacente uma contração da atividade, uma vez que as previsões de rendimentos apresentados pelas administrações portuárias refletem a proposta de aumento nominal das tarifas que, em média, se situará na casa de 6%.

O somatório dos respetivos resultados relativos ao ano de 2021 ascende a um total de +22,9 M€, correspondentes a +11,6% do total dos rendimentos, conforme quadro anterior. A este valor global subjazem valores díspares para as várias áreas de negócio no que respeita ao total de custos suportados para efetivar a prestação do serviço, determinando, por conseguinte, diferentes resultados, sendo de realçar que a área relativa ao regulamento geral de tarifas é deficitária em -21,9%, correspondente a -12,9 M€, a que se contrapõe a área das concessões de movimentação de carga, que gera um resultado positivo de +40,7% dos rendimentos, correspondente a +34,4 M€. Das restantes áreas assinalam-se com resultados positivos a dos regulamentos de tarifas específicas (+4 M€ ou +28,6%) e a das outras concessões (+2,2 M€ ou +29,6%), sendo negativos os resultados das concessões de náutica de recreio (-1,1 M€ ou -132,9% dos rendimentos), das concessões de pesca (-0,9 M€ ou -70%) e das outras áreas de negócios (-2,6 M€ ou -8,8%).

Esta assimetria de resultados, para além do efeito da natural diversidade dos níveis de atividade geradora de rendimentos observados em cada área de negócio, resulta do volume de gastos que é necessário suportar para assegurar a prestação dos serviços inseridos nos respetivos perímetros, sublinhando-se que a área do regulamento geral de tarifas necessita de uma afetação direta de recursos cujo custo económico corresponde a um total de 89,3% dos rendimentos, sendo que 37,3% destes respeitam a Gastos com o pessoal e 28,1% a Depreciações e amortizações. Na área do regulamento de tarifas específicas, o nível de gastos diretos reduz-se para 45,9% e na área das concessões de movimentação de carga reduz-se para 25,4%, estes últimos maioritariamente gerados pelas amortizações das infraestruturas que lhe estão afetas (18,2%)

Percentagem dos Gastos Diretos / Rendimentos

Áreas de Negócio	FSE	Pessoal	Amortizações	Outras	Total
Regulamento Geral de Tarifas	13.2%	37.3%	28.1%	10.8%	89.3%
Regulamento de Tarifas Específicas	7.5%	4.9%	16.3%	17.2%	45.9%
Concessões Movimento de Carga	1.9%	1.7%	18.2%	3.6%	25.4%
Concessões Náutica de Recreio	42.5%	18.7%	105.2%	4.4%	170.7%
Concessões Pesca	22.8%	6.2%	110.7%	5.6%	145.3%
Outras Concessões	2.5%	12.5%	11.4%	5.1%	31.4%
Outras áreas de negócio	21.5%	12.8%	39.8%	11.2%	85.3%
<b>Total Geral</b>	<b>9.0%</b>	<b>14.8%</b>	<b>25.1%</b>	<b>8.0%</b>	<b>56.8%</b>

No contexto da apreciação das propostas de revisão do regulamento geral de tarifas, não pode deixar de se referir que a estrutura de custos dos diversos serviços portuários que os integram,

que se resumem, em valores globais, no quadro seguinte, encerra também um elevado grau de heterogeneidade, traduzindo uma exploração deficitária na sua maioria.

**RESUMO DA ESTRUTURA ECONÓMICA DOS SERVIÇOS PORTUÁRIOS NO ANO 2021**

Serviço Portuário	Rendimentos	Quota	Δ% sobre 2020	Gastos Diretos	Gastos Indiretos	Gastos Totais	Resultados	% Res / Rdtos
TUP Navio	28 963.6	47.2%	-2.7%	21 906.9	11 814.7	33 721.6	-4 758.0	-16.4%
Pilotagem	15 022.9	24.5%	+1.0%	19 097.8	4 681.4	23 779.1	-8 756.2	-58.3%
Reboque	3 701.2	6.0%	-1.5%	4 123.4	195.5	4 318.9	-617.7	-16.7%
Amarração/ Desamarração	1 377.5	2.2%	+29.3%	919.4	263.3	1 182.7	+194.8	+14.1%
Movimentação de Cargas	448.0	0.7%	+68.0%	399.8	115.1	514.9	-66.9	-14.9%
Tráfego de Passageiros	56.2	0.1%	+144.2%	1 975.7	17.6	1 993.3	-1 937.1	-3449.2%
Resíduos	798.5	1.3%	+19.6%	639.5	152.5	792.0	+6.5	+0.8%
Armazenagem/ Ocupação de Espaços	2 126.3	3.5%	-3.7%	258.9	803.5	1 062.4	+1 064.0	+50.0%
Uso de Equipamentos	807.5	1.3%	-11.0%	1 219.6	314.9	1 534.5	-727.0	-90.0%
Fornecimentos	3 739.0	6.1%	-1.2%	3 024.7	1 153.9	4 178.6	-439.6	-11.8%
Diversos	4 350.0	7.1%	+46.4%	1 933.2	948.4	2 881.7	+1 468.3	+33.8%
<b>Total</b>	<b>61 390.7</b>	<b>100.0%</b>	<b>+1.8%</b>	<b>55 498.8</b>	<b>20 460.8</b>	<b>75 959.7</b>	<b>-14 569.0</b>	<b>-23.7%</b>
<b>% sobre Rendimentos</b>	-	-	-	<b>90.4%</b>	<b>33.3%</b>	<b>123.7%</b>	<b>-23.7%</b>	-

Assim, verifica-se que, a nível de rendimentos, a TUP Navio representa 47,2% do total, a que se segue a Pilotagem com 24,5%, o Reboque e os Fornecimentos com cerca de 6% e a Armazenagem / Ocupação de Espaços com 3,5% de um total de 61,4 M€. Assinala-se, desde já, que o total de rendimentos aqui indicado é superior ao total de rendimentos apresentados no regulamento geral de tarifas no contexto das áreas de negócio, porque incluem também os serviços que estão integrados na área do regulamento de tarifas específicas, nomeadamente no porto de Sines.















Naturalmente, e decorrente do já referido, os resultados de exploração apurados por serviço portuário apresentam elevadas assimetrias, sendo que o mais deficitário é claramente o da Pilotagem, cujos gastos excedem os rendimentos em 58,3%, atingindo um resultado negativo de -8,8 M€. A TUP Navio, com o maior volume de rendimentos, é também deficitária, exibindo um resultado de cerca de -4,8 M€, correspondente a -16,4%. Os serviços que geram saldos positivos de exploração são apenas os da Armazenagem / Ocupação de Espaços, Amarração / Desamarração, Gestão de resíduos e Diversos, cujos rendimentos representam uma quota de 2,2% e apresentam uma rentabilidade média de +14,1%. No seu conjunto, os serviços que apresentam uma exploração negativa incorporam gastos que excedem o valor dos respetivos rendimentos em 32,8%.

Passando para o nível das demonstrações de resultados por natureza, que refletem a contabilização de valores que extravasam o perímetro das rubricas de exploração ou operacionais, contemplando nomeadamente o registo de imparidades em diversas vertentes, maioritariamente

nos investimentos, o conjunto das administrações portuárias apresenta em 2021 (último ano com dados reais) um volume total de Vendas e Serviços Prestados (VSP) de 147,4 M€, que gera um resultado líquido positivo de 56,5 M€, que corresponde a uma rentabilidade das VSP de +38,3%, recuando para +25,5% se a considerarmos face ao volume total de Rendimentos e Ganhos, que ascende a 221,6 M€, superior em +50,3% ao das VSP.

A leitura do quadro seguinte mostra que as administrações portuárias, no seu conjunto, apresentam uma estrutura económica com razoável grau de solidez, refletida no referido resultado líquido do exercício, sendo, contudo, expectável uma evolução negativa para 2022 e 2023, com resultados na casa de +25 M€, correspondentes a cerca de +16% do volume de VSP.

SITUAÇÃO ECONÓMICA DAS AP  
Evolução Anual

Rubricas	2018	2019	2020	2021	2022 (E)	2023 (P)	Δ% 2023/2022	% s/ TRG '21	Evolução
Vendas e serviços prestados	159 308.2	159 322.4	145 358.6	147 427.9	158 149.8	161 845.3	+2.3%	66.5%	
Outros Rendimentos e Ganhos	73 239.0	71 002.2	75 298.0	74 168.9	67 911.7	80 885.0	+19.1%	33.5%	
<b>TOTAL DOS RENDIMENTOS E GANHOS</b>	<b>232 547.2</b>	<b>230 324.7</b>	<b>220 656.6</b>	<b>221 596.8</b>	<b>226 061.5</b>	<b>242 730.3</b>	<b>+7.4%</b>	<b>100.0%</b>	
Δ%	-	-1.0%	-4.2%	+0.4%	+2.0%	+7.4%	-	-	
Gastos com o pessoal	(58 430.5)	(60 278.8)	(61 232.6)	(62 208.6)	(64 766.2)	(66 158.4)	+2.1%	-28.1%	
Outros Gastos e Perdas	(56 603.4)	(54 419.8)	(46 243.1)	(66 007.3)	(65 039.3)	(82 295.6)	+26.5%	-29.8%	
<b>TOTAL DOS GASTOS E PERDAS</b>	<b>(115 033.9)</b>	<b>(114 698.6)</b>	<b>(107 475.7)</b>	<b>(128 215.9)</b>	<b>(129 805.5)</b>	<b>(148 453.9)</b>	<b>+14.4%</b>	<b>-57.9%</b>	
EBITDA	117 513.3	115 626.1	113 180.9	93 380.9	96 256.0	94 276.4	-2.1%	42.1%	
Amortizações e depreciações	(76 181.1)	(74 793.3)	(73 246.9)	(74 922.0)	(75 416.7)	(76 427.4)	+1.3%	-33.8%	
Imparidades de investimentos	27 343.0	8 502.3	(6 345.0)	43 100.8	12 912.4	12 968.5	+0.4%	19.5%	
Juros (rendimentos + gastos)	(2 055.4)	(1 623.7)	(1 157.3)	(954.2)	(735.2)	(840.5)	+14.3%	-0.4%	
Resultado antes de impostos	66 619.8	47 711.4	32 431.8	60 605.6	33 016.4	29 976.9	-9.2%	27.3%	
Imposto sobre o rendimento do período	12 665.9	9 476.3	8 580.2	4 105.7	7 169.8	4 367.1	-39.1%	1.9%	
<b>Resultado líquido do período</b>	<b>53 953.9</b>	<b>38 235.1</b>	<b>23 851.5</b>	<b>56 499.9</b>	<b>25 846.6</b>	<b>25 609.8</b>	<b>-0.9%</b>	<b>25.5%</b>	
Rentabilidade das VSP	+33.9%	+24.0%	+16.4%	+38.3%	+16.3%	+15.8%	-	-	-
Rentabilidade das VSP e Outros Redtos	+23.2%	+16.6%	+10.8%	+25.5%	+11.4%	+10.6%	-	-	-

## Orientações e Estratégias

De acordo com a informação disponibilizada pela Unidade Técnica de Acompanhamento e Monitorização do Setor Empresarial do Estado (UTAM) no seu sítio na internet (<http://www.utam.pt>), o Gabinete do Secretário de Estado do Tesouro emitiu instruções para a elaboração dos instrumentos previsionais de gestão (IPG) para o triénio 2023-2025, sendo que a recomendação relativa ao plano anual é a de que este deve ter por referência o ano de 2019 ou 2022, consoante o que registar volume de negócios superior.

Este gabinete estabelece ainda que “os cenários de evolução da situação financeira das empresas deverão, no respeito pelas orientações setoriais, prever, no plano anual (2023) 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 taxa de crescimento nominal do PIB;*

- ii) Os gastos operacionais deverão evoluir face ao ano de referência a taxa percentual inferior à do volume de negócios, sem prejuízo do disposto no Decreto-Lei de Execução Orçamental;*
- 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;*
- 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 face ao ano de referência;*
- vi) O endividamento, líquido de investimento, deve diminuir em termos reais em relação a 2022;*
- vii) A trajetória do rácio de Dívida Financeira Líquida / EBITDA deverá ser descendente (por Dívida Financeira Líquida, entende-se o valor do Endividamento reduzido das Disponibilidades).”*

Acresce ainda referir que estas instruções preveem que os planos anuais devem respeitar a legislação e as orientações vigentes para o SEE, nomeadamente, a maximização das receitas mercantis, a implementação de políticas de redução de custos, e a racionalização e o ajustamento do quadro de pessoal, adequando-o às efetivas necessidades de uma organização eficiente.

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 n.º 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 DA APDL

No presente enquadramento da proposta de atualização do regulamento de tarifas para 2023 apresentado pela APDL pretende-se caracterizar sucintamente o seu desempenho em termos da atividade portuária desenvolvida, bem como a sua situação económica, quer em termos globais, quer em termos operacionais das diversas áreas de negócio e serviços prestados no âmbito do regulamento de tarifas, na medida em que a informação disponibilizada o permitir.

Como nota metodológica, adianta-se que para a previsão da atividade portuária para 2023, no tocante à movimentação de carga, de contentores e de navios, foi adotada como base de cálculo a própria previsão do volume de rendimentos as administrações portuárias, conjugada com a proposta de atualização tarifária.

#### 3.1. Da atividade portuária

A jurisdição da APDL inclui os portos de Viana do Castelo, Douro e Leixões, bem ainda como a Via Navegável do Douro, se bem que esta última seja excluída do presente processo, dado deter natureza e tarifário específicos.

Importa, no entanto, salientar que, embora o tarifário em apreço seja um documento único, os portos de Viana do Castelo e de Leixões apresentam tipologias distintas quanto ao regime de exploração, configurando a classe de *'tool port'* e *'landlord port'*, respetivamente, o que confere importâncias também distintas aos diversos capítulos do tarifário, em particular no tocante à movimentação de carga. Em Leixões, a sua grande maioria é efetuada nos terminais concessionados, enquanto em Viana do Castelo é efetuada por empresas licenciadas que prestam esse serviço à administração portuária.

Salientadas estas particularidades relativas à tipologia de gestão, sublinha-se ainda a enorme diferença entre os dois portos no que respeita à dimensão, nomeadamente em termos de volume de carga movimentada, que se traduz pelo facto de Viana do Castelo representar apenas cerca de 2,8% do seu movimento conjunto.

Da leitura do quadro seguinte, construído de acordo com a metodologia referida, constata-se que em Viana do Castelo se observa um razoável índice de variabilidade desde 2018, exibindo um comportamento positivo desde 2020, prevendo-se um recuo de -4,4%, em 2023.

MOVIMENTO DE CARGA (10 <sup>3</sup> t)	2018	2019	2020	2021	2022 (E)	2023 (P)	Δ% '22/'21	Δ% '23/'22
Viana do Castelo	326.3	380.2	357.2	376.8	429.8	411.9	+14.1%	-4.2%
Leixões	19 209.3	19 556.0	17 076.0	15 183.2	15 258.5	14 584.9	+0.5%	-4.4%
<b>Total</b>	<b>19 535.6</b>	<b>19 936.2</b>	<b>17 433.1</b>	<b>15 559.9</b>	<b>15 688.3</b>	<b>14 996.7</b>	<b>+0.8%</b>	<b>-4.4%</b>
Δ%	-	+2.1%	-12.6%	-10.7%	+0.8%	-4.4%	-	-

O porto de Leixões, que sofreu uma alteração estrutural significativa em 2020, na sequência da cessação da atividade da refinaria de Matosinhos, após um período de suspensão em contexto de crise pandémica, registou em 2020 e 2021 quebras respetivas de -12,7% e de -11,1%, estimando-se que observe em 2022 um ligeiro crescimento, de +0,5%. No contexto traçado, é previsível que em 2023 apresente novo recuo, mais expressivo, a rondar -4,4%.

Considerando o facto de o ciclo de recuperação, entretanto encetado, assentar em larga medida na carga contentorizada, é expectável que se mantenha o nível de atividade de tráfego de contentores observado nos primeiros sete meses, o que permitiria fechar o ano de 2022 com um acréscimo de +3%, prevendo-se, contudo, uma contração em 2023, que pode rondar -4,2%.

CONTENTORES (10 <sup>3</sup> TEU)	2018	2019	2020	2021	2022 (E)	2023 (P)
Leixões	670.1	685.8	703.9	717.8	739.5	708.6
Δ%	-	+2.3%	+2.6%	+2.0%	+3.0%	-4.2%

A aplicação da metodologia enunciada aponta no sentido de, em 2022, se registar um crescimento de +1,5% no número de navios a escalar os portos de Douro, Leixões e Viana do Castelo, estimando-se que contraia em 2023 cerca de -4,2%. No tocante à dimensão dos navios, espera-se um crescimento de +20,4% no volume da arqueação bruta em 2022 e idêntica contração à do número de escalas em 2023.

MOVIMENTO DE NAVIOS	2018	2019	2020	2021	2022 (E)	2023 (P)
Viana do Castelo	184	200	202	250	271	260
Leixões	2 570	2 600	2 484	2 426	2 445	2 342
<b>Número de Escalas</b>	<b>2 754</b>	<b>2 800</b>	<b>2 686</b>	<b>2 676</b>	<b>2 715</b>	<b>2 602</b>
Δ%	-	+1.7%	-4.1%	-0.4%	+1.5%	-4.2%
<b>Arqueação Bruta (10<sup>3</sup>)</b>	<b>35 070</b>	<b>36 258</b>	<b>29 336</b>	<b>27 784</b>	<b>33 442</b>	<b>32 044</b>
Δ%	-	+3.4%	-19.1%	-5.3%	+20.4%	-4.2%

Em conclusão, podemos considerar que a APDL prevê enfrentar em 2023 um cenário pautado por forte contração da atividade. Recordar-se, contudo, a elevada incerteza que caracteriza os cenários de desenvolvimento de toda a atividade económica, e a que a APDL não é, naturalmente, imune, e que terá impacto na atividade de transportes, em geral, e portuária, em particular.



## 3.2. Da situação económica

### 3.2.1. Global















A estrutura económica da APDL que enquadra a proposta de revisão do regulamento de tarifas (RT) para 2023 apresenta significativa estabilidade e um razoável grau de solidez, não obstante o volume de resultados líquidos refletir algum abrandamento entre 2020 e 2022, evoluindo de +12,5% para +8,7%.

Para 2023, a APDL prevê um crescimento do volume de VSP em termos nominais de +2,8%, que será o resultado do efeito conjugado do aumento de 13% no valor das tarifas que consta da proposta que apresentou e é apreciada no presente parecer, e da redução da atividade portuária que se prevê venha a rondar -5,7%. A variação conjugada das VSP com a quebra de -13,8% que a administração portuária prevê na rubrica agregada de 'outros rendimentos e ganhos', aponta para um recuo ligeiro de -0,6%.

Ainda assim, a APDL prevê que o exercício de 2023 venha a induzir um crescimento do resultado líquido, infletindo a curva decrescente traçada de 2020 para 2022, elevando a rentabilidade total de rendimentos e ganhos para +11,4%. Este comportamento, a contrariar o abrandamento da atividade, será o reflexo do comportamento favorável das rubricas de gastos, nomeadamente de 'outros gastos e perdas' e de 'amortizações e depreciações' que, no seu conjunto, diminuirão quase 5 M (\*-9%).

Acresce referir que a taxa de rentabilidade bruta média (TRBM), calculada com os elementos constantes do quadro seguinte, aponta para um valor de 7,2% em 2021, evoluindo para 4,3% em 2022 e para 6,7% em 2023. Ao valor de 2021, a que as linhas de orientação se referem, os cálculos da APDL, equacionando os valores contabilizados nas rubricas não elegíveis para este efeito, contrapõem uma TRBM de 4,1%.

SITUAÇÃO ECONÓMICA DA APDL  
Evolução Anual

Rubricas	2018	2019	2020	2021	2022 (E)	2023 (P)	Δ% 2023/2022	% s/ TRG '21	Evolução
Vendas e serviços prestados	54 070.5	55 587.3	51 938.4	52 619.3	56 681.1	58 292.0	+2.8%	78.1%	
Outros Rendimentos e Ganhos	14 184.4	14 187.6	15 906.8	14 753.6	14 897.0	12 838.0	-13.8%	21.9%	
<b>TOTAL DOS RENDIMENTOS E GANHOS</b>	<b>68 254.9</b>	<b>69 774.9</b>	<b>67 845.2</b>	<b>67 372.9</b>	<b>71 578.1</b>	<b>71 130.0</b>	<b>-0.6%</b>	<b>100.0%</b>	
Δ%	-	+2.2%	-2.8%	-0.7%	+6.2%	-0.6%	-	-	
Gastos com o pessoal	-14 608.5	-15 515.3	-15 713.3	-16 361.7	-16 950.9	-17 696.7	+4.4%	-24.3%	
Outros Gastos e Perdas	-17 790.3	-21 281.3	-18 128.6	-21 855.7	-25 608.6	-22 498.4	-12.1%	-32.4%	
<b>TOTAL DOS GASTOS E PERDAS</b>	<b>-32 398.8</b>	<b>-36 796.6</b>	<b>-33 841.9</b>	<b>-38 217.4</b>	<b>-42 559.5</b>	<b>-40 195.1</b>	<b>-5.6%</b>	<b>-56.7%</b>	
EBITDA	35 856.1	32 978.3	34 003.3	29 155.5	29 018.6	30 934.9	+6.6%	43.3%	
Amortizações e depreciações	-24 729.1	-25 287.1	-25 319.5	-25 843.1	-26 490.4	-24 759.3	-6.5%	-38.4%	
Imparidades, Reversões, ...	-460.7	1 636.1	474.5	3 123.0	4 620.9	4 622.0	+0.0%	4.6%	
Juros (rendimentos + gastos)	-474.6	-502.3	-428.5	-345.3	-35.6	-151.7	+325.8%	-0.5%	
Resultado antes de impostos	10 191.7	8 825.0	8 729.8	6 090.1	7 113.4	10 645.9	+49.7%	9.0%	
Imposto sobre o rendimento do período	3 129.5	2 568.0	2 258.8	20.6	2 163.3	2 534.3	+17.1%	0.0%	
Resultado líquido do período	7 062.1	6 256.9	6 471.0	6 069.5	4 950.2	8 111.6	+63.9%	9.0%	
Rentabilidade das VSP	+13.1%	+11.3%	+12.5%	+11.5%	+8.7%	+13.9%	-	-	-
Rentabilidade das VSP e Outros Redtos	+10.3%	+9.0%	+9.5%	+9.0%	+6.9%	+11.4%	-	-	-

### 3.2.2. Áreas de negócio

Os valores do total de rendimentos e ganhos apresentados no quadro anterior excedem em todos os anos os rendimentos registados nas diversas áreas de negócio que a APDL desenvolve, certamente por efeito da contabilização de verbas eventualmente relativas a subsídios à exploração, reversões ou outras, cuja natureza não se enquadra na classificação de rendimentos de áreas e negócios. A expressão desses excedentes situa-se entre 10,9% e 16,2% no período entre 2018 e 2021, diminuindo para 7,8% em 2022 e para 2,9% em 2023.

Posta esta nota preliminar, assinala-se o facto de o volume de negócios afeto à atividade inserida no perímetro do regulamento de tarifas (RT) se cifrar em 15,3 M€ em 2021. A área de negócio mais significativa para a APDL é a das concessões de movimentação de carga, que atinge neste ano 36 M€, o que corresponde a uma quota de 59,3%. Por apresentar uma natureza semelhante ao RT, assinala-se a atividade inserida no regulamento de tarifas específicas que traduz um volume de negócios de quase 2 M€, correspondendo a cerca de 3,2% do total.

**EVOLUÇÃO ANUAL DO VOLUME DE RENDIMENTOS POR ÁREA DE NEGÓCIO** (10<sup>3</sup> Euro)

Áreas de Negócio	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Δ% '23/'22	Δ% Média '18->'22	Quota Média
Regulamento Geral de Tarifas	16 920.2	17 017.4	15 107.9	15 339.8	17 163.1	17 945.8	+4.6%	-0.7%	26.4%
Regulamento de Tarifas Específicas	2 383.3	2 313.3	2 057.4	1 839.2	1 415.0	2 085.3	+47.4%	-11.6%	3.2%
Concessões Movimento de Carga	34 561.4	35 011.8	34 898.0	35 991.4	37 779.5	41 178.2	+9.0%	+2.1%	58.3%
Concessões Náutica de Recreio	217.6	208.4	168.3	162.7	168.2	151.4	-10.0%	-7.6%	0.3%
Concessões Pesca	219.5	201.3	147.5	274.3	125.9	105.5	-16.2%	-5.8%	0.3%
Outras Concessões	138.8	99.1	253.2	575.2	786.8	159.2	-79.8%	+158.7%	0.5%
Outras áreas de negócio	6 228.9	6 340.6	5 742.6	6 557.4	8 934.3	7 476.9	-16.3%	+8.8%	11.0%
<b>Total Geral</b>	<b>60 669.7</b>	<b>61 192.0</b>	<b>58 374.9</b>	<b>60 740.0</b>	<b>66 372.7</b>	<b>69 102.4</b>	<b>+4.1%</b>	<b>+1.8%</b>	<b>100.0%</b>
Δ% N / N-1	-	+0.9%	-4.6%	+4.1%	+9.3%	+4.1%	-	-	-

Naturalmente as diversas áreas de negócio apresentam estruturas económicas distintas, marcadas por diferentes níveis de intensidade na utilização de recursos para o seu desenvolvimento ou prestação dos serviços que a integram, sendo estas assimetrias refletidas no quadro seguinte, onde se confrontam os rendimentos com os gastos diretos e indiretos apresentados pela APDL para 2021.

Assim, salienta-se que a área de negócio a que respeita diretamente o RT, em apreciação, representou apenas 25,3% do total do volume da prestação de serviços, correspondente a 15,3 M€, superior em +1,5% ao valor de 2020, tendo, contudo, consumido um volume de gastos diretos que ultrapassam aquele valor em +140,7%, a que acrescem +10,1% de gastos indiretos, apresentando uma exploração deficitária em -50,8%, correspondente a -7,8 M€.

A área de negócios mais significativa em termos de rendimentos, das concessões de movimentação de carga, apresenta um superávit de exploração que representa +43,7% dos rendimentos e corresponde a +15,7 M€, muito pelo facto de não ter pessoal afeto diretamente, apresentando gastos diretos de apenas cerca de 9 M€, correspondentes a 24,9% dos rendimentos, maioritariamente constituídos pelas amortizações do imobilizado que lhes está afeto, acrescido de 11,3 M€ (31,4% dos rendimentos) de gastos indiretos.

Assinala-se ainda que o fornecimento de bens e serviços efetuado no âmbito do regulamento de tarifas específicas, cuja aprovação não carece da intervenção da AMT, apresenta um resultado positivo de +27,6% dos rendimentos, que se traduz em cerca de meio milhão de euros de gastos indiretos.

#### ESTRUTURA ECONÓMICA POR ÁREA DE NEGÓCIO EM 2021

(10<sup>3</sup> Euro)

Áreas de Negócio	Rendimentos	Quota %	Δ% sobre 2020	Gastos Diretos	Gastos Indiretos	Gastos Totais	Resultados	% Res / Rdtos
Regulamento Geral de Tarifas	15 339.8	25.3%	+1.5%	21 590.2	1 548.3	23 138.5	-7 798.7	-50.8%
% sobre Rendimentos	100.0%	-	-	140.7%	10.1%	150.8%	-50.8%	-
Regulamento de Tarifas Específicas	1 839.2	3.0%	-10.6%	804.9	526.8	1 331.8	+507.5	+27.6%
Concessões Movimento de Carga	35 991.4	59.3%	+3.1%	8 967.6	11 302.9	20 270.6	+15 720.9	+43.7%
Concessões Náutica de Recreio	162.7	0.3%	-3.3%	421.7	26.8	448.5	-285.8	-175.7%
Concessões Pesca	274.3	0.5%	+86.0%	375.6	64.0	439.6	-165.3	-60.3%
Outras Concessões	575.2	0.9%	+127.2%	28.8	115.0	143.7	+431.5	+75.0%
Outras áreas de negócio	6 557.4	10.8%	+14.2%	7 952.1	301.2	8 253.3	-1 695.9	-25.9%
<b>Total Geral</b>	<b>60 740.0</b>	<b>100.0%</b>	<b>+4.1%</b>	<b>40 140.9</b>	<b>13 885.0</b>	<b>54 025.9</b>	<b>+6 714.1</b>	<b>+11.1%</b>
% sobre Rendimentos	100.0%	-	-	66.1%	22.9%	88.9%	11.1%	-

Sublinha-se, adicionalmente, que as restantes áreas de negócio, com exceção de 'outras concessões', apresentam resultados negativos, num total de -2,1 M€ que correspondem a -30,7% dos rendimentos. A área de 'outras concessões' apresenta um superávit de +432 mil €, correspondente a 75% dos rendimentos respetivos.

### 3.2.3. Serviços portuários prestados no âmbito do RT

Os diversos serviços que integram o RT apresentam elevadas assimetrias entre si, sendo que, conforme resulta da leitura da tabela seguinte, onde se apresenta a evolução anual desde 2018, os serviços relativos à TUP Navio, Pilotagem e Reboque representam, no seu conjunto, uma quota total média de 72,8%, com parciais respetivos de cerca de 29%, 20% e 24%, e a sua evolução reflete uma tendência negativa, entre 2018 e 2022, traduzida por taxas médias anuais de crescimento que se situam entre -1,7% e -3,5%.

Os restantes serviços apresentam uma expressão individual menos significativa, destacando-se a Armazenagem / Ocupação de Espaços com uma quota média de 9,6%, a Amarração /

Desamarração, o Uso de Equipamentos e a Gestão de Resíduos, com quotas médias respetivas de 6,1%, 3,9% e 3,1%.

Da observação da tabela importa ainda relevar que, mesmo a preços correntes, a maioria dos serviços registou quebras em 2020, pese embora neste ano a atualização tarifária tenha sido pouco expressiva (com valor de referência de 0,9%), sendo que as quebras registadas pelos três principais serviços, acima identificados, se situaram entre -10,9% e -14% e entre -1,6% e -2,8% em 2021. Para 2022, estima-se um crescimento significativo que pode ascender a +11,9% em termos globais, tendo a atualização tarifária tido como referência o valor de 0,7%, o que reflete um significativo crescimento real da atividade portuária.

**APDL - EVOLUÇÃO ANUAL DO VOLUME DE RENDIMENTOS DOS SERVIÇOS PORTUÁRIOS**

Serviço Portuário	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Δ% '23/'22	Δ% Média '18->'22	Quota Média
TUP Navio	5 047.5	5 053.5	4 456.6	4 333.7	5 004.5	5 006.9	+0.0%	-1.7%	29.0%
Pilotagem	3 409.0	3 475.1	3 095.0	3 022.7	3 332.6	3 421.4	+2.7%	-1.8%	19.9%
Reboque	4 242.6	4 286.4	3 687.5	3 630.0	3 871.5	4 086.8	+5.6%	-3.5%	23.9%
Amarração/ Desamarração	870.7	884.7	816.5	1 151.7	1 150.6	1 192.2	+3.6%	+8.9%	6.1%
Movimentação de Cargas	132.6	156.3	266.6	448.0	465.8	654.5	+40.5%	+47.6%	2.1%
Tráfego de Passageiros	283.8	217.3	14.6	27.3	371.8	224.2	-39.7%	-0.8%	1.1%
Resíduos	416.3	430.7	411.8	427.0	722.8	663.7	-8.2%	+13.8%	3.1%
Armazenagem/ Ocupação de Espaços	1 502.9	1 548.4	1 547.8	1 576.3	1 559.9	1 846.7	+18.4%	+0.9%	9.6%
Uso de Equipamentos	822.9	784.7	617.5	510.7	478.1	619.4	+29.6%	-14.3%	3.9%
Fornecimentos	191.8	180.2	194.0	212.5	205.4	229.9	+11.9%	+3.1%	1.2%
Diversos	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-	-	-
<b>Total</b>	<b>16 920.2</b>	<b>17 017.4</b>	<b>15 107.9</b>	<b>15 339.8</b>	<b>17 163.1</b>	<b>17 945.8</b>	<b>+4.6%</b>	<b>-0.7%</b>	<b>100.0%</b>
<b>Δ% N / N-1</b>	-	+0.6%	-11.2%	+1.5%	+11.9%	+4.6%	-	-	-

A previsão para 2023 é de nova contração da atividade, como referido no ponto 3.1, o que levaria a que o aumento proposto de atualização tarifária de cerca de 12%, e de cerca de 21,5% nos serviços de Reboque, em apreciação no presente parecer, apenas venha a gerar um acréscimo global de rendimentos de +4,6%.

Este acréscimo global tem subjacente variações positivas na maioria dos serviços, com exceções no Tráfego de Passageiros (-39,7%) e na Gestão de Resíduos (-8,2%), salientando-se a manutenção na TUP Navio e acréscimos de +2,7% na Pilotagem e de +5,6% no Reboque.

Naturalmente, os diversos serviços que integram o RT têm diferentes níveis de exigência de incorporação de recursos para assegurar a sua prestação, e, por conseguinte, estruturas económicas com fortes assimetrias.

No quadro seguinte apresenta-se um resumo desta estrutura e, da sua leitura, ressalta de imediato a imagem de que a exploração da maioria dos serviços é deficitária, num total de -7,8 M€, correspondente a -50,8% do volume total dos rendimentos.

O serviço que regista um défice mais expressivo é a TUP Navio, ao assumir o valor de -4,2 M€, correspondente a -97,8% do respetivo volume de rendimentos, absolutamente determinado pela expressão das amortizações do imobilizado, que representam 60,5% do total de gastos diretos, ou seja, cerca de 4,9 M€. Na posição seguinte, em termos de impacto no défice global, surge o serviço de Tráfego de Passageiros, que gera um montante quase insignificante de rendimentos e apresenta um gasto elevado em amortizações e bastante expressivo em pessoal, respetivamente na casa de 949 mil € e 351 mil € (48,1% e 17,8% do total de gastos diretos).

#### APDL - RESUMO DA ESTRUTURA ECONÓMICA DOS SERVIÇOS PORTUÁRIOS NO ANO 2021

Serviço Portuário	Rendimentos	Quota	Δ% sobre 2020	Gastos Diretos	Gastos Indiretos	Gastos Totais	Resultados	% Res / Rdos
TUP Navio	4 333.7	28.3%	-2.8%	8 135.0	436.7	8 571.6	-4 237.9	-97.8%
Pilotagem	3 022.7	19.7%	-2.3%	4 795.7	-	4 795.7	-1 773.1	-58.7%
Reboque	3 630.0	23.7%	-1.6%	4 086.8	37.5	4 124.2	-494.3	-13.6%
Amarração/ Desamarração	1 151.7	7.5%	+41.1%	826.0	133.8	959.9	+191.8	+16.7%
Movimentação de Cargas	448.0	2.9%	+68.0%	399.8	115.1	514.9	-66.9	-14.9%
Tráfego de Passageiros	27.3	0.2%	+86.3%	1 974.5	-	1 974.5	-1 947.2	-7141.2%
Resíduos	427.0	2.8%	+3.7%	394.6	44.8	439.4	-12.5	-2.9%
Armazenagem/ Ocupação de Espaços	1 576.3	10.3%	+1.8%	168.2	578.4	746.6	+829.8	+52.6%
Uso de Equipamentos	510.7	3.3%	-17.3%	576.7	142.7	719.4	-208.7	-40.9%
Fornecimentos	212.5	1.4%	+9.5%	233.0	59.3	292.2	-79.8	-37.5%
Diversos	0.0	0.0%	-	0.0	0.0	0.0	-	-
<b>Total</b>	<b>15 339.8</b>	<b>100.0%</b>	<b>+1.5%</b>	<b>21 590.2</b>	<b>1 548.3</b>	<b>23 138.5</b>	<b>-7 798.7</b>	<b>-50.8%</b>
<b>% sobre Rendimentos</b>	-	-	-	<b>140.7%</b>	<b>10.1%</b>	<b>150.8%</b>	<b>-50.8%</b>	-

No perímetro dos serviços deficitários importa ainda salientar o serviço de Pilotagem, também deficitário e ascendendo a -1,8 M€, correspondente a 58,7% dos rendimentos que gera e onde os gastos com pessoal ultrapassam 3 M€ e representam 60% do total de gastos diretos, bem como o serviço de Reboque, cujo resultado negativo se cifra em -494 mil €, excedendo os rendimentos que gera em 13,6% (não obstante o aumento médio das tarifas de 21,5%), e onde os gastos com pessoal representam 40,3% dos gastos diretos e as amortizações 17,4%.

Os serviços com exploração superavitária limitam-se à Armazenagem / Ocupação de Espaços e Amarração / Desamarração, que fecharam 2021 com resultado positivos respetivos de +829,8 mil € e de +191,8 M€, que representam +52,6% e 16,7% dos rendimentos.

#### 4. APRECIÇÃO DA PROPOSTA DE REVISÃO DE REGULAMENTO DE TARIFAS DA APDL

Na memória justificativa que acompanha a proposta de revisão do regulamento de tarifas para 2023, a APDL refere que a proposta inicial era a de uma atualização nas tarifas previstas no RT de 5,9%, correspondente à taxa de variação do índice harmonizado de preços no consumidor para 2022, de acordo com a previsão do boletim económico de junho do Banco de Portugal, assim como as seguintes alterações:

- *“Aumento da TUP Navio de forma a incorporar o acréscimo das amortizações resultantes das revisões de preços dos investimentos em acessibilidades marítimas em curso”*

Com efeito, segundo a APDL, as revisões de preços das empreitadas do prolongamento do quebra-mar e da melhoria das acessibilidades marítimas do porto de Leixões resultaram num aumento de 31,6% face às previsões iniciais, correspondentes a mais cerca de 50 milhões de euros. Este aumento justifica a necessidade de uma taxa de atualização superior, sendo que a proposta da APDL era a de uma taxa de atualização da TUP Navio em 24,8%, a qual, mesmo assim, não permitiria anular o défice associado a esta taxa.

- *“Redução das percentagens de desconto por escalão atribuídos a operadores em viagens de cruzeiro”*

Os operadores que escalem os portos de Leixões ou Viana do Castelo beneficiam de reduções em viagens de cruzeiro, desde que sejam preenchidos os critérios estabelecidos no regulamento. Segundo a APDL, a criação destes descontos tinha como objetivo fidelizar os clientes, objetivo esse que já terá sido alcançado, pelo que a APDL prevê a eliminação gradual destes descontos em dois anos, prevendo-se para 2023 a redução das percentagens de desconto de 12,5%, 22,5% e 50% para 10%, 15% e 20%. A receita adicional desta redução de percentagens de desconto é estimada pela APDL em 42.649 euros.

- *“Aumento das tarifas do serviço de reboque de forma a incorporar as amortizações dos novos rebocadores adquiridos em 2022”*

O serviço de reboque já é um serviço deficitário e a aquisição de novos rebocadores, indispensáveis para dar resposta às necessidades de navios de maior dimensão e enquadrados na estratégia de descarbonização, por serem equipamentos menos poluentes, implica a atualização das tarifas de reboque a uma taxa superior, que a APDL propõe que se situe nos 15,5%.

- *“Adição, ao artigo 17.º-A, da tarifa de verificação de passageiros e bagagens, devida pelo controlo de segurança de passageiros e bagagens, incluindo serviços de raio X, por passageiro”*

A APDL vai iniciar um serviço de controlo de segurança de passageiros e bagagens, incluindo raio X, pelo qual propõe que seja paga a taxa de 2 euros por passageiro, valor esse que deve permitir cobrir a despesa com equipamentos e com os recursos humanos a afetar a este serviço.

- “Correção da distribuição da receita da taxa de carbono a favor da autoridade portuária de 25% para 75%, em conformidade com a Portaria n.º 110/2022, de 10 de março”

Esta alteração visa conformar o regulamento de tarifas ao disposto na Portaria n.º 110/2022, de 10 de março, a qual estabelece que a administração portuária recebe 75% da receita da taxa de carbono.

- “Alteração da tarifa da Manga Móvel, prevista na alínea 2 do artigo 22.º, atualmente gratuita, assim como a sua unidade de faturação de “hora” para “dia””

Até agora, a manga móvel era gratuita, como estratégia para atrair tráfego de cruzeiros, mas a APDL pretende agora cobrar o uso deste equipamento, prática corrente no mercado, à taxa de 200 euros por dia.

As comunidades portuárias demonstraram preocupações com as alterações associadas às taxas de atualização (mais) elevadas propostas pela APDL para a TUP Navio e para as taxas de reboque. Assim, das negociações com as comunidades portuárias resultou, em alternativa, a atualização generalizada do RT em 12%, com exceção da TUP Navio dos navios de graneis líquidos e de carga fracionada, cuja taxa de atualização será de 5,9%, por serem segmentos particularmente sensíveis ao preço. As restantes alterações propostas inicialmente mantêm-se.

Além disso, a Comunidade Portuária de Viana do Castelo solicitou que a APDL equacionasse assumir a prestação do serviço de reboque em Viana do Castelo, “*uma vez que atualmente este serviço é assegurado por uma empresa licenciada para o efeito, com um tarifário significativamente mais elevado que o praticado em Leixões e com um nível de serviço inferior*”. A APDL, após a análise da situação atual e das expectativas do mercado e da conta de exploração prevista para 2023, concluiu que havia sinergias e vantagens financeiras associadas a passar a ser a APDL a prestar este serviço, pelo que propõe a extensão da aplicabilidade do tarifário praticado para o serviço de reboque no porto de Leixões para o porto de Viana do Castelo.

No Plano de Atividades e Orçamento para o triénio 2022-2024, a APDL estima investir um montante de 194,5 milhões de euros, uma grande maioria dos quais no porto de Leixões, nomeadamente no novo terminal que vai permitir a entrada neste porto de navios até 6 mil TEU. Este projeto é essencial, considerando os desafios que o porto de Leixões enfrenta ao seu crescimento, que são, segundo a APDL, a limitação física para a receção de navios de maior porte, as questões de sustentabilidade ambiental e o esgotamento da capacidade de expansão dos terraplenos.

Dos 194,5 milhões de euros de investimento no triénio, uma parte significativa (cerca de 73%) tem origem em empréstimos bancários ou fundos próprios, o que justifica a necessidade de a APDL aumentar as taxas associadas a estes investimentos, como forma de os financiar.

De acordo com os cálculos efetuados pela APDL, a taxa de rentabilidade bruta média, corrigida de verbas não elegíveis, é de 5,14%, bastante inferior à TRR que é de 19,25% para 2023.

A APDL apresenta uma comparação das suas taxas da TUP Navio, pilotagem, reboque e amarração com as praticadas por outros portos nacionais, nomeadamente os portos de Aveiro, Lisboa, Setúbal e Sines.

A TUP Navio é mais elevada no porto de Leixões do que nos portos de Lisboa e Setúbal<sup>2, 3</sup>, mas, por outro lado, também o são as percentagens de reduções associadas ao serviço de linha regular o que, segundo a APDL, resulta numa diferença líquida bastante reduzida.

As taxas de pilotagem e de reboque são inferiores no porto de Leixões do que nos restantes portos do Continente (com exceção da taxa de pilotagem no porto de Sines), sendo que as diferenças são particularmente significativas nas taxas de reboque.

Por fim, a comparação das taxas de amarração praticadas no porto de Leixões com as dos restantes portos do Continente não permite conclusões tão genéricas: as taxas de amarração no porto de Leixões são inferiores às do porto Sines, são superiores às do porto de Setúbal e são ora inferiores ora superiores às do porto de Aveiro, conforme os escalões de arqueação bruta dos navios. Por outro lado, a comparação com as taxas de amarração cobradas no porto de Lisboa é dificultada pelos factos de, neste último, a taxa variar em função dos horários em que o serviço é prestado e de os escalões de arqueação bruta não estarem definidos de forma comparável.

Tal como acima referido, a proposta reformulada de revisão do regulamento de tarifas para 2023 foi acordada entre a APDL e as Comunidades Portuárias de Viana do Castelo e de Leixões, as quais deram o seu parecer favorável.

## 5. CONCLUSÕES

No seguimento do exposto, a AMT aprova a proposta de revisão do regulamento de tarifas para 2023 apresentada pela APDL, a qual mereceu pareceres favoráveis das Comunidades Portuárias de Leixões e de Viana do Castelo.

---

<sup>2</sup> Com exceção das taxas praticadas para os navios *roll-on/roll-off*, mais elevadas no porto de Lisboa.

<sup>3</sup> A comparação da TUP Navio do porto de Leixões com a dos portos de Aveiro e de Sines é difícil de avaliar porque a estrutura da taxa não é a mesma.





Não obstante, como mencionado diversas vezes em anos anteriores e na Deliberação n.º 1025/2018, de 21 de setembro, a AMT defende que deve haver uma progressiva harmonização entre os rendimentos obtidos no âmbito dos diversos serviços e os gastos associados aos mesmos. Assim, e considerando que a TUP Navio e as taxas de reboque, não só apresentam resultados negativos, como, especialmente as taxas de reboque, assumem valores consideravelmente inferiores aos dos outros portos nacionais, talvez a proposta inicial da APDL que focava os aumentos nestes dois serviços, contribuísse de forma mais evidente para atingir a referida harmonização.

Lisboa, 15 de dezembro de 2022