

PARECER N.º 108/AMT/2023

I. ENQUADRAMENTO

I.1. Objeto

1. O presente Parecer da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) configura a apreciação desta autoridade, nos termos da alínea e) do n.º 4 do artigo 5.º dos seus estatutos, aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, na sua redação atual, da proposta de regulamento de tarifas para 2024 dos portos de Leixões e de Viana do Castelo.
2. A presente proposta de regulamento de tarifas foi apresentada pela Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A. (APDL), através do seu ofício n.º 596/2023, datado de 30 de agosto, e enviado por mensagem de correio eletrónico da mesma data, contendo os seguintes elementos:
 - 2.1. Proposta de regulamento de tarifas 2024 dos portos de Leixões e de Viana do Castelo;
 - 2.2. Memória descritiva “Proposta de Atualização do Regulamento de Tarifas dos portos de Leixões e Viana do Castelo”, incluindo os seguintes anexos:
 - Anexo 1 - Conta de exploração analítica por área de negócio – anos 2021, 2022, 2023 (valores estimados) e 2024 (valores previsionais)
 - Anexo 2 - Conta de exploração analítica por tipo de serviço – anos 2021, 2022, 2023 (valores estimados) e 2024 (valores previsionais)
 - Anexo 3 - Demonstração de resultados por natureza – anos 2020, 2021, 2022, 2023 (estimado) e 2024 (previsto)
 - Anexo 4 - Taxas e proveitos associados - anos 2022, 2023 (estimado) e 2024 (previsto)
 - Anexo 5 – Cálculo da taxa de rentabilidade bruta média da APDL e balancetes analíticos de razão das classes 6 e 7 – 2020, 2021 e 2022
 - Anexo 6 – Documentos de prestação de contas da APDL: relatório e contas de 2022, relatório do governo societário de 2022, e respetivos pareceres do Conselho Fiscal

- Anexo 7 – Plano de atividades e orçamento da APDL para 2023-2025 e respetivos parecer do Conselho Fiscal
 - Anexo 8 – Elementos comparativos de taxas portuárias com outros portos: tarifa de uso do porto (TUP); tarifa de pilotagem; tarifa de reboque e tarifa de amarração
 - Anexo 9 – Consulta a entidades interessadas: Projeto de regulamento de tarifas 2024 dos portos de Leixões e Viana do Castelo, através do Regulamento n.º 879/2023, publicado em Diário da República, 2.ª série, n.º 155, de 10 de agosto; e mensagem de correio eletrónico de 22 de agosto de 2023 (11h32) para as Comunidades Portuárias de Leixões e de Viana do Castelo com nota explicativa das medidas de atualização tarifária para 2024 dos portos de Leixões e Viana do Castelo.
3. Posteriormente, por mensagem de correio eletrónico de 11 de outubro, a APDL enviou os pareceres das Comunidades Portuárias de Leixões e de Viana do Castelo, respetivamente datados de 11 de outubro e 11 de setembro de 2023.
4. Ainda, a 3 de novembro, foram solicitados, pela AMT esclarecimentos relativamente ao âmbito de aplicação de desconto na TUP para navios que tenham uma pontuação válida no *Environmental Ship Index* superior a 80 e sobre o valor da tarifa relativa ao uso da báscula, o que implicou, em sede de resposta por parte da APDL, uma retificação pontual do texto da proposta de regulamento de tarifas.

I.2. Contexto geral

5. O presente parecer inscreve-se no cumprimento da missão da AMT, enquanto regulador económico independente com jurisdição no ecossistema da mobilidade e dos transportes, nos termos dos seus suprarreferidos estatutos e da Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto (Lei-quadro das entidades reguladoras), tendo em vista a promoção e defesa do interesse público da mobilidade inclusiva, eficiente e sustentável, enquanto direito de cidadania e componente essencial de uma cultura geradora de um quadro regulatório com regras claras, coerentes e estáveis que incentivem o investimento sustentado, produtivo e estruturante, tanto público como privado, neste caso particular aplicável à competitividade e qualidade dos serviços no sistema portuário nacional.



6. Constitui uma das atribuições desta autoridade para o setor dos portos comerciais e dos transportes marítimos, e por vias navegáveis interiores, “*Analisar, apreciar e aprovar anualmente as propostas de regulamentos de tarifas de cada uma das administrações portuárias*”, aplicável apenas às Administrações Portuárias (AP) do território continental, por força da aplicação conjugada da alínea e) do n.º 4 com o n.º 6, ambos do artigo 5.º dos estatutos da AMT.
7. 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 num contexto anterior à criação da AMT, 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.
8. Por sua vez, 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 da 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.
9. 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 AP do continente e alcançar uma progressiva harmonização entre o custo das diversas operações e os respetivos valores de faturação considerados no tarifário.
10. Nesta sequência, ao abrigo das suas competências, e de acordo com as mencionadas linhas de orientação, as AP elaboraram e apresentaram as suas propostas de regulamentos de tarifas para 2024.

11. Estas propostas tiveram em linha de conta:

- 11.1. A atual incerteza da evolução da conjuntura económica, ainda condicionada pelas consequências da situação geopolítica internacional, em particular no que concerne ao abastecimento e preços praticados dos bens e serviços energéticos;
- 11.2. 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;
- 11.3. A Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030, aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 68/2021, de 4 de junho, e ainda a consideração, cada vez mais premente, das perspetivas de digitalização e de sustentabilidade, particularmente em termos da descarbonização.

12. Releva particularmente o Regulamento (UE) 2017/352 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de fevereiro de 2017, que estabelece o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos, e cujas obrigações e execução no território nacional foram acomodadas pelo Decreto-Lei n.º 9/2022, de 11 de janeiro, estabelecendo que as taxas portuárias:

- 12.1. Devem ser fixadas de modo transparente, objetivo e não discriminatório, e serem proporcionais em relação ao custo do serviço prestado;
- 12.2. A fim de contribuir para uma eficiente tarifação da infraestrutura, devem apresentar uma estrutura e nível determinados em função da estratégia comercial e dos planos de investimento do porto em questão, no quadro da política portuária geral do país, e devem respeitar as regras da concorrência;
- 12.3. Podem variar de acordo com a estratégia económica e com a política de ordenamento do território do porto em questão, nomeadamente em relação a certas categorias de utentes, ou a fim de promover uma utilização mais eficiente da infraestrutura portuária, o transporte marítimo de curta distância ou um nível elevado de desempenho ambiental, de eficiência energética ou de eficiência carbónica das operações de transporte, com base em critérios transparentes, objetivos e não discriminatórios, bem como ser conformes com o direito da concorrência, incluindo as regras relativas aos auxílios estatais.

13. Em síntese, 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.
14. 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, de equivalência e de 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.

II. PARECER DA AMT

II.1. Conjuntura macroeconómica

15. 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 do conflito militar 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.

Acresce, mais recentemente, a tensão iniciada no Médio Oriente, que é potencialmente suscetível de agravar este clima de imprevisibilidade, abastecimento na componente energética e preços.

16. De acordo com as previsões do verão de 2023 da Comissão Europeia (CE), a fraqueza na procura interna na União Europeia (UE), em particular no consumo, mostra que os preços elevados e ainda em alta para a maioria dos bens e serviços ao consumidor estão a causar um impacto relevante, apesar da queda nos preços da energia e de um mercado de trabalho forte, com taxas de desemprego historicamente baixas, contínua expansão do emprego e aumento dos salários.

16.1. A acentuada desaceleração na concessão de crédito bancário à economia mostra que a política monetária restritiva está a fazer-se sentir na economia, apontando para uma desaceleração da atividade económica no verão e nos meses seguintes, com

uma contínua fraqueza na indústria e um enfraquecimento do *momentum* nos serviços, apesar de uma forte temporada turística em muitas partes da Europa.

- 16.2. É esperado que o menor *momentum* de crescimento na UE se estenda até 2024 e que o impacto da política monetária restritiva continue a limitar a atividade económica, acrescendo o facto de que as perspetivas de crescimento global e comércio permanecem inalteradas, não se podendo contar com um apoio significativo da procura externa.
- 16.3. No entanto, é perspetivado um ligeiro crescimento para o próximo ano, à medida que a inflação continua a diminuir (Tabela 1), o mercado de trabalho a manter-se robusto e o rendimento efetivo a recuperar gradualmente.
- 16.4. Os preços de energia para o consumidor devem continuar a baixar até ao final de 2023, mas perspetiva-se um aumento ligeiro em 2024, impulsionado pelos preços mais altos do petróleo.
- 16.5. A inflação nos serviços deverá manter-se à medida que a procura enfraquece, sob o impacto da política monetária restritiva e do enfraquecimento do impulso pós-covid, sendo que as outras componentes não relacionadas com a energia do cabaz de consumo continuarão a contribuir para a redução da inflação ao longo do horizonte de previsão, refletindo também preços de insumos mais baixos e a normalização das cadeias de abastecimento.
- 16.6. No geral, esta previsão revê em baixa o crescimento da UE e da zona euro em 2023 e 2024.
- 16.7. Por sua vez, é esperada a continuação da diminuição do Índice Harmonizado de Preços no Consumidor (IHPC), em geral em linha com as projeções da primavera, apesar de o conflito armado na Ucrânia e das tensões geopolíticas mais amplas continuarem a representar riscos e permanecerem fontes de incerteza.
- 16.8. A política monetária restritiva pode ter um impacto maior do que o esperado sobre a atividade económica, mas também pode levar a uma queda mais rápida da inflação, a qual permitiria uma aceleração da recuperação do rendimento.
- 16.9. Por outro lado, as pressões sobre os preços podem tornar-se mais persistentes, conduzindo a uma resposta mais forte da política monetária, sendo que os crescentes riscos climáticos também pesam neste contexto.

Tabela 1 – Projeções provisórias (CE) – Verão de 2023

	Real GDP growth						Inflation					
	Summer 2023 interim Forecast			Spring 2023 Forecast			Summer 2023 interim Forecast			Spring 2023 Forecast		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Euro area	3.3	0.8	1.3	3.5	1.1	1.6	8.4	5.6	2.9	8.4	5.8	2.8
European Union	3.4	0.8	1.4	3.5	1.0	1.7	9.2	6.5	3.2	9.2	6.7	3.1

	Summer 2023 interim Forecast			Spring 2023 Forecast	
	2022	2023	2024	2023	2024
3-month EURIBOR (percentage per annum)	0.3	3.4	3.6	3.3	3.3
10-year government bond yields (percentage per annum) (a)	1.1	2.4	2.5	2.4	2.4
USD/EUR exchange rate	1.05	1.09	1.09	1.09	1.10
GBP/EUR exchange rate	0.85	0.87	0.86	0.88	0.88
RMB/EUR exchange rate	7.08	7.70	7.91	7.50	7.56
JPY/EUR exchange rate	138.03	151.92	158.43	145.76	147.11
EUR nominal effective exchange rate (annual percentage change) (b)	-3.2	5.9	1.6	5.8	0.7
Natural gas (EUR/Mwh) (c)	131.9	42.8	54.4	48.0	55.4
Electricity (EUR/Mwh) (d)	260.3	108.9	140.2	130.7	161.4
Oil price (USD per barrel)	100.7	81.8	81.2	76.3	72.1

(a) 10-year government bond yields for the euro area equal the German government bond yields.
(b) 42 industrial countries: EU, TR, CH, NR, UK, US, CA, JP, AU, MX, NZ, KO, CN, HK, RU, BR. (c) ICE Dutch TTF. (d) GDP - weighted average of electricity prices in DE, FR, IT, ES, NL, BE, AT.

17. A nível nacional, o Banco de Portugal (BdP), no seu boletim económico de junho de 2023¹, aponta para um crescimento da economia portuguesa de 2,7% em 2023, 2,4% em 2024 e 2,3% em 2025, considerando que, após a recuperação do choque pandémico, o Produto Interno Bruto (PIB) se situou, no início de 2023, 5,4% acima do nível de 2019, ilustrando a manutenção de um crescimento robusto e superior ao da zona euro.

17.1. Naquele documento, o BdP projeta igualmente uma redução da taxa de inflação de 5,2% no corrente ano de 2023 para 3,3% em 2024 e 2,1% em 2025, valor já próximo do objetivo de política monetária (Tabela 2).

¹ https://www.bportugal.pt/sites/default/files/anexos/pdf-boletim/be_jun2023_p.pdf

Tabela 2 – Projeções do Banco de Portugal: 2023-2025

	Pesos 2022	BE junho 2023				BE março 2023			
		2022	2023 ^(p)	2024 ^(p)	2025 ^(p)	2022	2023 ^(p)	2024 ^(p)	2025 ^(p)
Produto Interno Bruto	100	6,7	2,7	2,4	2,3	6,7	1,8	2,0	2,0
Consumo privado	64	5,8	1,6	1,7	1,7	5,7	0,3	1,0	1,3
Consumo público	18	1,7	1,5	1,4	0,9	2,4	1,8	1,1	0,8
Formação bruta de capital fixo	20	3,0	3,1	5,3	5,4	2,7	2,3	5,2	4,2
Procura interna	103	4,5	1,1	2,4	2,3	4,5	0,8	1,8	1,8
Exportações	50	16,7	7,8	4,2	4,0	16,7	4,7	3,7	3,9
Importações	53	11,1	4,0	4,2	3,9	11,0	2,4	3,4	3,5
Emprego (número de indivíduos) ^(a)		2,0	0,6	0,6	0,5	2,0	0,1	0,2	0,2
Taxa de desemprego ^(b)		6,0	6,8	6,7	6,7	6,0	7,0	6,9	6,7
Balança corrente e de capital (% PIB)		-0,4	3,8	3,5	3,8	-0,4	1,9	2,3	2,7
Balança de bens e serviços (% PIB)		-2,1	1,7	1,6	1,8	-2,1	-0,2	0,1	0,5
Índice harmonizado de preços no consumidor		8,1	5,2	3,3	2,1	8,1	5,5	3,2	2,1
Excluindo bens energéticos		6,7	6,8	3,5	2,3	6,7	6,7	3,2	2,4
Excluindo bens energéticos e alimentares		5,0	5,7	3,1	2,3	5,0	5,1	3,1	2,3
Saldo orçamental (% PIB)		-0,4	-0,1	0,2	0,2	-	-	-	-
Dívida Pública (% PIB)		113,9	103,4	97,1	92,5	-	-	-	-

Fontes: Banco de Portugal e INE. | Notas: (p) — projetado, % — percentagem. Data de fecho de dados das projeções macroeconómicas: 26 de maio. As atuais projeções enquadram-se no exercício de projeção do Eurosistema de junho de 2023, divulgado no dia 15 de junho. Para cada agregado apresenta-se a projeção correspondente ao valor mais provável condicional ao conjunto de hipóteses consideradas. (a) De acordo com o conceito de Contas Nacionais. (b) Em percentagem da população ativa.

17.2. Essencialmente, o BdP destaca os seguintes aspetos:

- Revisão em alta das projeções para o crescimento da atividade;
- A inflação apresenta uma trajetória de redução desde o final de 2022;
- O consumo privado aumentou 1,7% em termos médios anuais;
- A Formação Bruta de Capital Fixo (FBCF) aumentou para 3,1% em 2023, condicionada pela maior restritividade da política monetária, com o conseqüente agravamento dos custos de financiamento;
- Abrandamento das exportações para 7,8% em 2023 e para 4,1% em 2024-2025, após aumento de 16,7% em 2022;
- Retoma da capacidade de financiamento da economia em 2023-2025, de cerca de 3,7% do PIB;
- Pressão da procura face à oferta no mercado de trabalho;
- Riscos equilibrados para a atividade e ligeiramente em alta para a inflação;

- O papel estabilizador das políticas económicas permanece crucial.

18. A Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE), no seu boletim económico de junho de 2023, apresenta um cenário semelhante, com ligeiras alterações, tendencialmente em sentido desfavorável, nas taxas de variação de alguns parâmetros, principalmente para 2024, em relação ao BdP, por exemplo: PIB (2023: 2,5%; 2024: 1,5%); Consumo Privado (2023: 5,8%; 2024: 0,6%); FBCF (2023 e 2024: 3,1%) e IHPC (2023: 8,1%; 2024: 5,7%).

19. Entretanto, o relatório que acompanha a proposta de Orçamento do Estado para 2024 (OE 2024), submetida pelo Governo à Assembleia da República em outubro de 2023, cujos três eixos de atuação se referem à valorização dos rendimentos, à promoção do investimento (em particular na educação, saúde e transportes) e à proteção do futuro, contempla o seguinte cenário macroeconómico:

19.1. A economia portuguesa deverá desacelerar em 2024, num contexto marcado pela persistência de um elevado grau de incerteza geopolítica e por uma política monetária restritiva cujos efeitos ainda não se materializaram em pleno.

Após um aumento de 2,2% em 2023, com uma evolução contida do crescimento em cadeia na segunda metade do ano, prevê-se que o PIB aumente 1,5% em termos reais em 2024.

Em ambos os anos, o crescimento português situa-se acima da média da zona euro, mantendo-se o processo de convergência verificado desde 2017 e apenas transitoriamente interrompido em 2020 com a pandemia.

19.2. Em 2024, o aumento do PIB assentará sobretudo na procura interna, num contexto em que se antecipa um menor dinamismo das exportações, particularmente de bens, fruto de uma conjuntura internacional mais adversa.

Com efeito, o consumo privado manterá um aumento moderado (1,1%). Esta evolução reflete uma dinâmica positiva do mercado de trabalho, o aumento da produtividade e das remunerações, bem como o impacto de um conjunto de medidas de política.

19.3. O emprego deverá aumentar 1,1% e 0,4% em 2023 e 2024, respetivamente, enquanto se prevê que a taxa de desemprego se mantenha inalterada nos 6,7% da população ativa (6% em 2022).

Num contexto de abrandamento económico, mantém-se a tendência de aumento da taxa de atividade e de emprego para níveis historicamente elevados, assumindo-se que as empresas absorvem parcialmente o choque da desaceleração económica ao invés de reduzir a mão-de-obra.

Esta dinâmica do mercado de trabalho terá reflexo na evolução das remunerações por trabalhador, que deverão aumentar 8,3% em 2023 e 5% em 2024, atenuando o impacto das elevadas taxas de juro e da inflação sobre o rendimento disponível.

- 19.4. A inflação, medida pela variação do IHPC, deverá desacelerar para 5,3% em 2023 e para 3,3% no ano seguinte. O Índice de Preços no Consumidor (IPC)² deverá abrandar de 4,6% em 2023 para 2,9% em 2024.

Esta desaceleração reflete o impacto acumulado do processo de normalização da política monetária e, em 2024, a contenção das pressões inflacionistas internas reforçada pelo desvanecimento de pressões com origem nos preços internacionais das matérias-primas energéticas, alimentares e industriais.

- 19.5. A capacidade líquida de financiamento da economia face ao exterior deverá aumentar em 2023 para 3,8%, reduzindo-se em 2024 para 1,8%.
- 19.6. Na Tabela 3 sintetiza-se o cenário macroeconómico 2023-2024 constante do Relatório do OE 2024.

² A diferença entre os dois índices reflete diferenças na respetiva abrangência: o IPC é representativo da despesa das famílias residentes em Portugal, enquanto o IHPC reflete a despesa das famílias no território português, incluindo a de não residentes (turistas).

Tabela 3 – Cenário macroeconómico 2023-2024 (Relatório do OE 2024)

	2022	2023 e	2024 p	2023 e	2024 p
	INE	Ministério das Finanças – OE2024		Ministério das Finanças – PE 2023-2027	
PIB e componentes da despesa (taxa de crescimento real, %)					
PIB	6,8	2,2	1,5	1,8	2,0
Consumo privado	5,6	1,1	1,1	0,6	1,3
Consumo público	1,4	2,0	2,3	2,6	1,2
Investimento (FBCF)	3,0	1,3	4,1	3,4	5,3
Exportações de bens e serviços	17,4	4,3	2,5	4,3	4,0
Importações de bens e serviços	11,1	1,8	3,2	3,7	4,1
Contributos para o crescimento do PIB (p.p.)					
Procura interna	4,4	1,0	1,8	1,6	2,1
Procura externa líquida	2,4	1,2	-0,3	0,2	-0,1
Evolução dos preços (taxa de variação, %)					
Deflador do PIB	5,0	6,9	2,9	5,7	3,0
IHPC	8,1	5,3	3,3	5,1	2,9
IPC	7,8	4,6	2,9	-	-
Evolução do mercado de trabalho (taxa de variação, %)					
Emprego (ótica de Contas Nacionais)	1,5	1,1	0,4	0,3	0,5
Taxa de desemprego (% da população ativa)	6,0	6,7	6,7	6,7	6,4
Produtividade aparente do trabalho	5,2	1,1	1,2	1,4	1,5
Remunerações por trabalhador	5,7	8,3	5,0	6,9	4,9
Saldo das balanças corrente e de capital (em % do PIB)					
Capacidade/necessidade líquida de financiamento face ao exterior	-0,4	3,8	1,8	2,4	1,0
Saldo da balança corrente	-1,3	1,4	0,1	0,4	-0,5
da qual: saldo da balança de bens e serviços	-2,4	1,2	0,9	-0,7	-0,5
Saldo da balança de capital	0,9	2,4	1,7	2,1	1,5

Notas: e = estimativa; p = previsão.

FONTES: INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA E MINISTÉRIO DAS FINANÇAS.

II.2. Enquadramento da proposta da APDL

20. Os portos são elementos determinantes dos corredores transeuropeus, constituindo verdadeiros nós logísticos, a partir dos quais se organizam os fluxos logísticos multimodais, sendo indispensável que, a par da sua localização e adequação da capacidade da infraestrutura para operação dos navios e cargas mais exigentes no mercado que servem, mantenham e promovam a melhoria contínua de procedimentos, abertos e transparentes, de forma a permitir a prestação de serviços eficiente e de elevada qualidade aos navios e às cargas, bem como a criação de condições favoráveis ao investimento, reduzindo os custos de contexto, potenciando a contribuição da logística e internalizando um novo ambiente de regulação económica e de promoção e defesa da concorrência.

20.1. As infraestruturas portuárias podem intervir em diversos tipos de mercado, tendo em consideração variados parâmetros como sejam, por exemplo, os tipos e modos de acondicionamento de carga, a localização geográfica do porto, origem e destino das

cargas que passam pelo porto, características físicas da infraestrutura portuária, em particular a disponibilidade de áreas portuárias terrestres e molhadas, e profundidades disponíveis, entre outros atributos.

- 20.2. Vários portos nacionais servem cumulativamente diversos tipos de mercado, que vão desde uma unidade produtiva local ao nível regional e nacional, estendendo-se o seu *hinterland*, em alguns casos, à Península Ibérica ou mesmo a outras geografias europeias.
21. O sistema portuário nacional, ainda que em concorrência com portos de outras regiões localizadas na fachada Atlântica da Europa, assume uma particular relevância, dada a sua situação geográfica privilegiada no cruzamento das principais rotas de tráfego marítimo Norte-Sul e Oeste-Este, que interligam a Europa à América, África e Extremo Oriente, potenciada e valorizada também pelo aumento dos fluxos de comércio entre a UE e as regiões exteriores acessíveis por mar.
22. Perante a atual conjuntura macroeconómica, já acima apresentada, a previsão da atividade portuária em 2024 mantém-se complexa e encerra 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.
23. Contudo, as AP, 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 2024, utilizados como referência no âmbito deste parecer.

II.2.1. Atividade portuária

24. Tendo presente a evolução histórica do volume de carga movimentada em cada mercado que subjaz ao binómio carga-porto, oportunamente apresentado pelas AP, estima-se que, para a totalidade do ano de 2023, se mantenha o comportamento observado no período de janeiro a julho, atingindo-se um total de aproximadamente 88 milhões de toneladas, superior ao volume de 2022 em +2,8%, e para 2024 admite-se um crescimento superior do mercado portuário de movimentação de carga, aumentando +6,6%, para cerca de 94 milhões de toneladas (Tabela 4).

Tabela 4 – Movimento de carga por porto

MOVIMENTO DE CARGA (10 ³ t)	2019	2020	2021	2022	2023 (e)	2024 (p)	Δ% '23/'22	Δ% média '19-'23	Δ% '24/'23
Viana do Castelo	380	357	377	410	492	492	20,1%	6,7%	0,0%
Leixões	19 556	17 076	15 188	14 891	15 860	16 180	6,5%	-5,1%	2,0%
Aveiro	5 496	4 880	5 691	5 992	6 000	6 279	0,1%	2,2%	4,7%
Figueira da Foz	1 933	2 020	1 826	2 363	2 200	2 340	-6,9%	3,3%	6,4%
Lisboa	11 472	9 024	9 431	10 721	11 380	11 730	6,1%	-0,2%	3,1%
Setúbal	6 340	6 286	6 580	6 201	6 850	7 000	10,5%	2,0%	2,2%
Sines	41 784	42 157	46 554	44 812	45 007	49 594	0,4%	1,9%	10,2%
Faro	112	181	46	73	95	98	29,8%	-4,0%	3,2%
Total	87 072	81 981	85 692	85 463	87 884	93 713	2,8%	0,2%	6,6%

24.1. Para os valores reais (2019, 2020, 2021 e 2022), estimados para 2023 e projetados para 2024, foram considerados, pela seguinte ordem de preferência; primeiro os valores dos documentos de prestação de contas das AP e depois, as projeções constantes dos documentos de planeamento também das AP, recorrendo-se apenas em casos pontuais, relativamente a dados indisponíveis, às estatísticas da AMT.

24.2. Reitera-se que o cenário para 2024 encerra um elevado grau de incerteza, sendo possível, face à análise estatística do período, um desvio da ordem de $\pm 2,1\%$, a que corresponderia, respetivamente, num cenário mais desfavorável, um volume total de carga de aproximadamente 92 milhões de toneladas, e, num cenário mais favorável, cerca de 96 milhões de toneladas.

25. Importa igualmente analisar o caso particular do tráfego de contentores, atenta a sua relevância no comércio marítimo internacional e nacional, nomeadamente na cabotagem insular, bem como na atividade portuária em geral, justificando uma avaliação mais detalhada do comportamento deste mercado específico, agora efetuado na perspetiva de movimento de contentores, expresso em TEU³.

Aplicando a mesma metodologia utilizada para a carga, obtém-se, para o tráfego de contentores, um movimento global de 3,1 milhões de TEU em 2023 e 3,4 milhões de TEU em 2024, sendo possível um desvio de $\pm 4,4\%$, ou seja, variando entre 3,2 milhões de TEU e 3,5 milhões de TEU (Tabela 5).

³ Unidade equivalente de contentores de 20 pés.

Tabela 5 – Movimento de contentores por porto

CONTENTORES (10 ³ TEU)	2019	2020	2021	2022	2023 (e)	2024 (p)	Δ% '23/'22	Δ% média '19-'23	Δ% '24/'23
Leixões	686	704	718	713	740	754	3,7%	1,9%	1,9%
Aveiro	0	0	0	0	10	10	4639,3%	426,6%	4,0%
Figueira da Foz	20	18	21	21	21	24	2,5%	1,0%	11,8%
Lisboa	462	299	367	390	443	473	13,6%	-1,0%	6,7%
Setúbal	137	171	172	169	184	193	9,2%	7,7%	4,6%
Sines	1 423	1 612	1 824	1 663	1 696	1 900	2,0%	4,5%	12,0%
Total	2 728	2 804	3 103	2 956	3 095	3 354	4,7%	3,2%	8,4%

26. No que reporta ao movimento de navios, quer em termos de número de escalas, quer em termos de arqueação bruta (AB), sendo esta particularmente relevante na aplicação da TUP Navio, estima-se um crescimento para 2023, face a 2022, de, respetivamente, +3,7% e +5%.

Para 2024, prevê-se um reforço da tendência positiva de ambos os indicadores, ou seja, de +6,2% no número de escalas e de +7,1% na AB (Tabela 6).

Tabela 6 – Movimento de navios por porto

MOVIMENTO DE NAVIOS (N.º)	2019	2020	2021	2022	2023 (e)	2024 (p)	Δ% '23/'22	Δ% média '19-'23	Δ% '24/'23
Viana do Castelo	200	201	250	244	240	240	-1,6%	4,7%	0,0%
Leixões	2 575	2 474	2 410	2 434	2 708	2 762	11,3%	1,3%	2,0%
Aveiro	1 031	965	1 055	1 073	1 236	1 326	15,2%	4,6%	7,3%
Figueira da Foz	458	472	401	546	478	515	-12,5%	1,1%	7,7%
Lisboa	2 595	1 661	1 679	2 045	2 152	2 217	5,2%	-4,6%	3,0%
Setúbal	1 533	1 617	1 698	1 562	1 403	1 439	-10,2%	-2,2%	2,6%
Sines	2 119	1 995	1 949	1 927	1 972	2 324	2,3%	-1,8%	17,8%
Faro	29	46	15	20	31	32	55,0%	1,7%	3,2%
Portimão	78	7	24	64	60	67	-6,3%	-6,3%	11,7%
Total	10 618	9 438	9 481	9 915	10 280	10 922	3,7%	-0,8%	6,2%
Arqueação Bruta (10 ³)	204 095	168 209	163 086	191 809	201 396	215 631	5,0%	-0,3%	7,1%

27. De acordo com estas estimativas para 2023 e projeções para 2024, baseadas nos dados facultados pelas AP, e não obstante se continuar a atravessar um período de conjuntura pouco favorável ao crescimento da atividade portuária, poderá perspetivar-se que o sistema portuário comercial do território continental encerre o corrente ano de 2023 com um desempenho global positivo e que este seja robustecido em 2024.

II.2.2. Situação económica global das AP

28. A situação económica das AP não é só, nem principalmente, determinada pelo resultado da atividade desenvolvida no âmbito dos serviços incluídos nos respetivos regulamentos gerais de tarifas (RT), 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 da Tabela 7, sendo os RT responsáveis por uma quota média de 31,7%.

Tabela 7 – Evolução anual do volume de rendimentos das AP

(10³ €)

RENDIMENTOS POR ÁREAS DE NEGÓCIO	2021	2022	2023 (e)	2024 (p)	Δ% '24/'23	Δ% média '21-'23	Quota Média
Regulamento Geral de Tarifas	59 021	68 593	73 705	80 803	9,6%	11,7%	31,7%
Regulamento de Tarifas Específicas	14 032	21 234	19 410	20 751	6,9%	17,6%	8,5%
Concessões de Movimentação de Carga	84 317	85 866	81 997	86 144	5,1%	-1,4%	38,3%
Concessões de Pesca	1 340	1 274	1 263	1 284	1,7%	-2,9%	0,6%
Concessões de Náutica de Recreio	818	804	746	811	8,7%	-4,5%	0,4%
Outras Concessões	7 278	8 466	6 973	8 428	20,9%	-2,1%	3,5%
Outras Áreas de Negócio	31 865	38 124	40 858	41 028	0,4%	13,2%	17,1%
Total	198 671	224 362	224 952	239 248	6,4%	6,4%	100,0%
Δ% N / N-1	---	12,9%	0,3%	6,4%	---	---	---

29. Como resulta da leitura da Tabela 8, o volume de rendimentos associados aos RT ascendeu, em 2022 (último ano com valores reais), a 68,6 milhões de euros (M€), num total de 224,4 M€ para toda a atividade das AP, representando 30,6% dos rendimentos totais.

Tabela 8 – Estrutura económica por área de negócio em 2022

(10³ €)

ÁREAS DE NEGÓCIO	Rendimentos	Quota %	Δ% sobre 2021	Gastos Diretos	Gastos Indiretos	Gastos Totais	Resultados	% Result/Rend
Regulamento Geral de Tarifas	68 593	30,6%	16,2%	-56 080	-21 289	-77 369	-8 776	-12,8%
Regulamento de Tarifas Específicas	21 234	9,5%	51,3%	-13 343	-3 564	-16 907	4 327	20,4%
Concessões de Movimentação de Carga	85 866	38,3%	1,8%	-24 603	-26 628	-51 231	34 635	40,3%
Concessões de Pesca	1 274	0,6%	-5,0%	-1 877	-293	-2 170	-897	-70,4%
Concessões de Náutica de Recreio	804	0,4%	-1,6%	-1 024	-393	-1 416	-612	-76,1%
Outras Concessões	8 466	3,8%	16,3%	-2 428	-3 248	-5 675	2 791	33,0%
Outras Áreas de Negócio	38 124	17,0%	19,6%	-28 001	-7 461	-35 462	2 662	7,0%
Total	224 362	100,0%	12,9%	-127 355	-62 876	-190 231	34 131	15,2%
% sobre Rendimentos	100,0%	---	---	56,8%	28,0%	84,8%	15,2%	---

29.1. A área de negócio mais significativa é a das concessões de movimentação de carga, cujo peso ronda os 38,3% do total dos rendimentos (85,9 M€), a que não é alheio o facto de o regime de exploração dos portos ser privilegiadamente o de *landlord port*.

29.2. 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 de 9,5% do total dos rendimentos

30. O somatório dos resultados líquidos das várias áreas de negócio, relativos ao ano de 2022, ascende a um total de 34,1 M€, correspondendo a +15,2% do total dos rendimentos (Tabela 8).

30.1. A este valor global subjazem valores díspares dos resultados líquidos por área de negócio, sendo de realçar que a área relativa ao RT é deficitária em 12,8%,

correspondente a -8,8 M€, a que se contrapõe a área das concessões de movimentação de carga, que gera um resultado positivo de 40,3% dos rendimentos, correspondente a 34,6 M€.

30.2. Das restantes áreas assinalam-se com resultados positivos a dos regulamentos de tarifas específicas (+4,3 M€; +20,4%) e a das outras concessões (+2,8 M€; +33%), e ainda a de outras áreas de negócio (+2,7 M€; +7%), sendo negativos os resultados das concessões de pesca (-897 mil €; -70,4% dos rendimentos) e das concessões de náutica de recreio (-612 mil €; -76,1%).

31. Esta assimetria de resultados, para além do efeito da natural diversidade dos níveis de atividade geradora de rendimentos observados em cada área de negócio, pode ser ainda atribuída ao volume de gastos que é necessário suportar para assegurar a prestação dos serviços inseridos nos respetivos perímetros, sublinhando-se que a área do RT necessita de uma afetação de recursos diretos representando 81,8% dos rendimentos, sendo que 32,8% destes respeitam a gastos com o pessoal e 25,6% a depreciações e amortizações (Tabela 9).

Na área do regulamento de tarifas específicas, o nível de gastos diretos reduz-se para 62,8% e na área das concessões de movimentação de carga reduz-se para 28,7%, estes últimos maioritariamente gerados pelas amortizações das infraestruturas que lhe estão afetas (18,7%).

Tabela 9 – Percentagem de gastos diretos/rendimentos, 2022

ÁREAS DE NEGÓCIO	FSE	Pessoal	Dep. & Amort.	Outros	Total
Regulamento Geral de Tarifas	12,6%	32,8%	25,6%	10,8%	81,8%
Regulamento de Tarifas Específicas	7,2%	3,8%	12,2%	39,7%	62,8%
Concessões de Movimentação de Carga	1,2%	1,8%	18,7%	6,9%	28,7%
Concessões de Pesca	24,0%	1,1%	116,5%	5,7%	147,4%
Concessões de Náutica de Recreio	31,2%	15,2%	75,9%	4,9%	127,2%
Outras Concessões	4,3%	10,5%	9,5%	4,3%	28,7%
Outras Áreas de Negócio	21,2%	9,9%	31,7%	10,6%	73,4%
Total Geral	9,0%	13,2%	22,8%	11,7%	56,8%

32. No contexto da apreciação das propostas de revisão dos RT, não pode deixar de se referir que a estrutura de custos dos diversos serviços portuários que os integram encerra também um elevado grau de heterogeneidade, traduzindo uma exploração deficitária na sua maioria (Tabela 10).

Tabela 10 – Resumo da estrutura económica dos serviços portuários, 2022

(10³ €)

SERVIÇOS PORTUÁRIOS	Rendimentos	Quota %	Δ% sobre 2021	Gastos Diretos	Gastos Indiretos	Gastos Totais	Resultados	% Result/Rend
TUP Navio	33 773	43,2%	12,2%	-22 592	-12 583	-35 176	-1 403	-4,2%
Pilotagem	17 068	21,9%	13,5%	-20 054	-5 033	-25 087	-8 019	-47,0%
Reboque	4 046	5,2%	9,3%	-5 082	-265	-5 347	-1 301	-32,2%
Amarração / Desamarração	1 503	1,9%	9,1%	-974	-315	-1 288	215	14,3%
Movimento de Cargas	428	0,5%	-4,4%	-224	-112	-335	93	21,7%
Tráfego de Passageiros	576	0,7%	925,6%	-2 274	-79	-2 353	-1 777	-308,5%
Armazenagem / Ocupação de Espaços	3 068	3,9%	44,3%	-323	-1 066	-1 390	1 679	54,7%
Uso de Equipamentos	823	1,1%	2,0%	-1 399	-241	-1 640	-817	-99,2%
Fornecimentos	9 720	12,4%	160,0%	-9 546	-1 279	-10 826	-1 106	-11,4%
Resíduos	1 920	2,5%	140,4%	-988	-477	-1 465	454	23,7%
Diversos	5 165	6,6%	18,7%	-1 925	-1 135	-3 060	2 105	40,7%
Total	78 091	100,0%	24,8%	-65 382	-22 585	-87 967	-9 876	-12,6%
% sobre Rendimentos	100,0%	---	---	-83,7%	-28,9%	-112,6%	-12,6%	---

33. Assim, verifica-se que a TUP Navio representa 43,2% do total de rendimentos, a que se seguem os serviços de pilotagem (21,9%), de fornecimentos (12,4%), de reboque (5,2%) e de armazenagem/ocupação de espaços (3,9%), com um total de 78,1 M€.

33.1. Importa referir que o total de rendimentos apresentado na Tabela 10 é superior ao total de rendimentos correspondentes aos RT no contexto das áreas de negócio (Tabela 8), porque inclui também serviços que estão integrados na área do regulamento de tarifas específicas.

33.2. Naturalmente, e decorrente do já referido, os resultados de exploração apurados por serviço portuário apresentam elevadas assimetrias, sendo que o mais deficitário é manifestamente o serviço de pilotagem, cujo resultado líquido ronda os -8 M€, representando apenas 47% dos rendimentos.

33.3. A TUP Navio, com o maior volume de rendimentos (33,8 M€), é também deficitária, exibindo um resultado de cerca de -1,4 M€, correspondente a -4,2% dos rendimentos.

33.4. Os serviços que geram resultados positivos são: armazenagem/ocupação de espaços (+1,7 M€; +54,7%); resíduos (+454 mil €; +23,7%); e amarração/desamarração (+215 mil €; +14,3%).

33.5. No seu conjunto, os serviços apresentam uma exploração deficitária de 9,9 M€, o que representa -12,6% do total dos rendimentos.

Tabela 11 – Evolução anual da situação económica das AP

(10³ €)

RENDIMENTOS E GASTOS	2021	2022	2023 (e)	2024 (p)	Δ% '24/'23	% s/ TRG '22
Vendas e Serviços Prestados (VSP)	147 428	164 202	176 772	193 597	9,5%	67,1%
Outros Rendimentos e Ganhos	69 172	80 489	74 339	93 316	25,5%	32,9%
Total de Rendimentos e Ganhos (TRG)	216 600	244 691	251 111	286 913	14,3%	100,0%
Δ%	---	13,0%	2,6%	14,3%	---	---
Gastos com Pessoal	-62 209	-63 143	-68 411	-71 204	4,1%	-25,8%
Outros Gastos e Perdas	-80 120	-90 760	-76 362	-107 876	41,3%	-37,1%
Total de Perdas e Gastos	-142 329	-153 903	-144 773	-179 081	23,7%	-62,9%
Resultado antes de Depreciações, Gastos de Financiamento e Impostos	74 271	90 788	106 338	107 832	1,4%	37,1%
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	29 788	40 924	31 930	30 856	-3,4%	16,7%
Rentabilidade das VSP	20,2%	24,9%	18,1%	15,9%	---	---
Rentabilidade das VSP e Outros Rendim.	13,8%	16,7%	12,7%	10,8%	---	---

34. No que reporta à evolução da situação económica do conjunto das AP do Continente poderá assinalar-se o seguinte (Tabela 11):

34.1. As AP apresentaram em 2022 (último ano com dados reais) um volume total de vendas e serviços prestados de 164,2 M€, que gerou um resultado líquido positivo de 40,9 M€, correspondendo a uma rentabilidade das vendas de +24,9%, que recua para +16,7% se forem igualmente considerados os outros rendimentos.

34.2. Observa-se igualmente que as AP, no seu conjunto, apresentam uma estrutura económica com um razoável grau de solidez, refletida no referido resultado líquido, sendo, contudo, expectável uma evolução negativa para 2023 e 2024, relativamente a 2022, com resultados líquidos, respetivamente, de +31,9 M€ e +30,9 M€, correspondentes a, respetivamente, +18,1% e +15,9% do volume de vendas.

II.2.3. Situação económica da APDL

Atividade portuária

35. A jurisdição da APDL inclui os portos de Leixões e Viana do Castelo, bem como do Douro desde 200 metros a montante da Ponte Luís I até à Foz. A jurisdição da APDL inclui ainda a Via Navegável do Douro, embora esta esteja excluída do presente processo, devido à sua natureza e tarifário específicos.

36. Importa, no entanto, salientar que, embora o tarifário em apreço seja um documento único, os portos de Leixões e de Viana do Castelo apresentam tipologias distintas quanto ao

regime de exploração, configurando, respetivamente, as classes de ‘*landlord port*’ e de ‘*tool port*’, o que confere importâncias também distintas aos diversos capítulos do tarifário, em particular no tocante à movimentação de carga.

36.1. No porto de Leixões, a grande maioria da movimentação de carga é efetuada nos terminais concessionados, enquanto em Viana do Castelo é efetuada por empresas licenciadas que prestam esse serviço à AP.

36.2. 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 3% do seu movimento conjunto.

37. O porto de Leixões apresenta um comportamento negativo desde 2019, prevendo o Plano de Atividades e Orçamento 2023-2025 (PAO 2023-2025) da APDL, por sua vez, um incremento de +6,5% em 2023 e +2% em 2024 (Tabela 12).

Tabela 12 – Movimento portuário no porto de Leixões

Leixões	2019	2020	2021	2022	2023 (e)	2024 (p)	Δ% '23/'22	Δ% média '19-'23	Δ% '24/'23
Carga (10 ³ ton)	19 556	17 076	15 188	14 891	15 860	16 180	6,5%	-5,1%	2,0%
Contentores (10 ³ TEU)	686	704	718	713	740	754	3,7%	1,9%	1,9%
Navios (unid.)	2 575	2 474	2 410	2 434	2 708	2 762	11,3%	1,3%	2,0%
AB (10 ³)	35 391	28 612	26 890	33 057	36 839	37 573	11,4%	1,0%	2,0%

37.1. Nota-se, contudo, que o tráfego observado nos primeiros oito meses de 2023 apresenta uma tendência de quebra no ano (-1,1%), contrária à previsão constante do PAO 2023-2025.

37.2. Importa assinalar que o porto de Leixões sofreu uma alteração estrutural significativa em 2020, na sequência do encerramento da refinaria da GALP em Leça da Palmeira, que era responsável pela quase totalidade do movimento de granéis líquidos.

37.3. Tendo presente as estimativas apresentadas pela APDL, seria expectável que o ano de 2023 encerrasse com um acréscimo do tráfego de contentores de +3,7%, que se poderá prolongar para 2024, embora com menor expressão (+1,9%).

Releva-se, no entanto, que, também no tráfego de contentores, o porto de Leixões registou uma quebra entre janeiro e agosto de 2023 (-2,9%), contrariando o referido PAO 2023-2025.

- 37.4. Ainda com base nos documentos de programação, seria igualmente expectável o crescimento do número de escalas de navios, bem como da respetiva AB, da ordem de +11% em 2023 e de +2% em 2024, aspeto este que não é confirmado pela movimentação de navios até agosto de 2023, que regista um decréscimo de -1,2%, embora com um crescimento da AB de +5,4%.
38. Para o porto de Viana do Castelo, as previsões no PAO 2023-2025 são de aumento no tráfego de mercadorias em 2023 (+20,1%), com um crescimento nulo em 2024 (Tabela 13).
- 38.1. À semelhança do referido para o porto de Leixões, também o movimento portuário em Viana do Castelo decresceu nos primeiros oito meses de 2023, neste caso em -17,4%, não corroborando as previsões do PAO 2023-2025 apresentado pela APDL.
- 38.2. Já no que toca ao movimento de navios e AB, o PAO 2023-2025 prevê a redução em 2023 de, respetivamente, -1,6% e -4,8%, e manterá manutenção do nível de movimentação em 2024, sendo que, neste caso, estas previsões apenas se alinham parcialmente com o sentido e expressão das escalas de navios e AB registados entre janeiro e agosto do corrente ano (-9,6% e -8,6%).

Tabela 13 – Movimento portuário no porto de Viana do Castelo

Viana do Castelo	2019	2020	2021	2022	2023 (e)	2024 (p)	$\Delta\%$ '23/'22	$\Delta\%$ média '19-'23	$\Delta\%$ '24/'23
Carga (10 ³ ton)	380	357	377	410	492	492	20,1%	6,7%	0,0%
Navios (unid.)	200	201	250	244	240	240	-1,6%	4,7%	0,0%
AB (10 ³)	832	817	1 200	1 135	1 081	1 081	-4,8%	6,8%	0,0%

Situação económica

39. A estrutura económica da APDL, que enquadra a proposta de revisão do RT para 2024, apresenta estabilidade, representando as vendas 77,6% do total dos rendimentos e ganhos. Não obstante a redução da rentabilidade da vendas de +15,7% em 2022 para +9,9% em 2023, está prevista uma recuperação em 2024 para +15,1% (Tabela 14).

Tabela 14 – Evolução anual da situação económica da APDL

	(10 ³ €)					
RENDIMENTOS E GASTOS	2021	2022	2023 (e)	2024 (p)	Δ% '24/'23	% s/ TRG '22
Vendas e Serviços Prestados (VSP)	52 619	57 570	66 386	74 059	11,6%	77,6%
Outros Rendimentos e Ganhos	14 754	16 611	15 452	18 362	18,8%	22,4%
Total de Rendimentos e Ganhos (TRG)	67 373	74 181	81 839	92 420	12,9%	100,0%
Δ%	---	10,1%	10,3%	12,9%	---	---
Gastos com Pessoal	-16 362	-16 475	-18 819	-20 359	8,2%	-22,2%
Outros Gastos e Perdas	-21 856	-23 090	-32 177	-34 684	7,8%	-31,1%
Total de Perdas e Gastos	-38 217	-39 565	-50 996	-55 044	7,9%	-53,3%
Resultado antes de Depreciações, Gastos de Financiamento e Impostos	29 156	34 616	30 843	37 377	21,2%	46,7%
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	6 069	9 047	6 577	11 176	69,9%	12,2%
Rentabilidade das VSP	11,5%	15,7%	9,9%	15,1%	---	---
Rentabilidade das VSP e Outros Rendim.	9,0%	12,2%	8,0%	12,1%	---	---

40. O resultado líquido do exercício acompanha a tendência observada para a rentabilidade das vendas, com uma redução de 27,3% de 2022 para 2023, mas perspetivando-se a sua recuperação e superação em 2024, onde deverá aumentar 69,9%.

Para este aumento contribuirá um aumento do total de rendimentos de 12,9%, com as vendas a aumentar 11,6%, a par de um aumento dos gastos de (apenas) 7,9%.

Áreas de negócio

41. Os valores do total de rendimentos e ganhos apresentados no quadro anterior excedem em todos os anos os somatórios dos rendimentos registados nas diversas áreas de negócio que a APDL desenvolve (Tabela 15), 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 das áreas de negócios.

A expressão desses excedentes situa-se entre 10,9% e 11,3% em 2021 e 2022, aumentando para 21,5% em 2023 e para 25,2% em 2024.

Tabela 15 – Evolução anual do volume de rendimentos da APDL

(10³ €)

RENDIMENTOS POR ÁREAS DE NEGÓCIO	2021	2022	2023 (e)	2024 (p)	Δ% '24/'23	Δ% média '21-'23	Quota Média
Regulamento Geral de Tarifas	15 340	17 957	19 964	23 225	16,3%	14,1%	28,3%
Regulamento de Tarifas Específicas	1 839	1 583	1 666	2 784	67,1%	-4,8%	2,9%
Concessões de Movimentação de Carga	35 991	37 334	33 548	35 378	5,5%	-3,5%	53,3%
Concessões de Pesca	274	225	146	149	1,9%	-27,1%	0,3%
Concessões de Náutica de Recreio	163	245	173	188	8,5%	3,1%	0,3%
Outras Concessões	575	837	925	993	7,3%	26,8%	1,2%
Outras Áreas de Negócio	6 557	8 458	10 953	11 095	1,3%	29,2%	13,7%
Total	60 740	66 638	67 375	73 812	9,6%	5,3%	100,0%
Δ% N / N-1	---	9,7%	1,1%	9,6%	---	---	---

42. Posta esta nota preliminar, assinala-se o facto de o volume de negócios afeto à atividade inserida no perímetro do RT se ter cifrado em 18 M€ em 2022, com uma quota de 26,9%, sendo que a área de negócio com rendimentos mais elevados é a das concessões de movimentação de carga, que atingiu nesse mesmo ano 37,3 M€, o que correspondeu a uma quota de 56% (Tabela 16).

Por apresentar uma natureza semelhante ao RT, assinala-se as atividades inseridas no regulamento de tarifas específicas geram um volume de negócios de cerca de 1,6 M€, correspondendo a cerca de 2,4% do total dos rendimentos.

43. 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 as integram, sendo estas assimetrias refletidas na Tabela 16, onde se confrontam os rendimentos com os gastos diretos e indiretos apresentados pela APDL para 2022.

Tabela 16 – Estrutura económica por área de negócio da APDL, 2022

(10³ €)

ÁREAS DE NEGÓCIO	Rendimentos	Quota %	Δ% sobre 2021	Gastos Diretos	Gastos Indiretos	Gastos Totais	Resultados	% Result/Rend
Regulamento Geral de Tarifas	17 957	26,9%	17,1%	-22 836	-1 846	-24 682	-6 725	-37,5%
Regulamento de Tarifas Específicas	1 583	2,4%	-13,9%	-925	-252	-1 176	407	25,7%
Concessões de Movimentação de Carga	37 334	56,0%	3,7%	-9 017	-11 048	-20 065	17 269	46,3%
Concessões de Pesca	225	0,3%	-18,1%	-276	-36	-312	-87	-38,8%
Concessões de Náutica de Recreio	245	0,4%	50,5%	-176	-61	-237	8	3,1%
Outras Concessões	837	1,3%	45,5%	-42	-375	-416	421	50,3%
Outras Áreas de Negócio	8 458	12,7%	29,0%	-9 427	-637	-10 064	-1 606	-19,0%
Total	66 638	100,0%	9,7%	-42 697	-14 255	-56 952	9 686	14,5%
% sobre Rendimentos	100,0%	---	---	64,1%	21,4%	85,5%	14,5%	---

43.1. Salieta-se que a área de negócio a que respeita o RT em apreciação representou, como já referido, apenas 26,9% do total dos rendimentos, correspondente a 18 M€, superior em 17,1% ao valor de 2021, tendo, contudo, consumido um volume de

gastos diretos que ultrapassam os rendimentos em 27,2%, a que crescem 10,3% de gastos indiretos, apresentando uma exploração deficitária de 37,5%, correspondente a um resultado de -6,7 M€.

43.2. A área de negócio mais significativa em termos de rendimentos é a das concessões de movimentação de carga, que apresenta um *superavit* de exploração que representa 46,3% dos rendimentos e corresponde a um resultado de +17,3 M€, apresentando gastos diretos de apenas cerca de 9 M€, correspondentes a 24,2% dos rendimentos, acrescido de 11 M€ (29,6% dos rendimentos) de gastos indiretos.

43.3. Assinala-se ainda que a realização das atividades previstas no regulamento de tarifas específicas, cuja aprovação não carece de intervenção da AMT, apresenta um resultado positivo de 25,7% dos rendimentos, que se traduz em +407 mil €.

43.4. Assinalem-se, ainda, as outras concessões, com um *superavit* de 421 mil €, correspondendo a 50,3%, e as outras áreas de negócio, deficitária em termos de resultado, 1,6 M€ (-19%).

Serviços prestados no âmbito do RT

44. Os diversos serviços que integram o RT apresentam elevadas assimetrias entre si, sendo que, conforme resulta da leitura da Tabela 17, onde se apresenta a evolução anual desde 2021, os serviços relativos à TUP Navio, Pilotagem e Reboque representam, no seu conjunto, uma quota total média de 69,6%, com parciais respetivos de cerca de 28,2%, 19,2% e 22,3%, e a sua evolução reflete uma tendência positiva, entre 2021 e 2023, traduzida por taxas médias anuais de aumento entre 11,1% e 15,9%.

Tabela 17 – Evolução anual do volume de rendimentos dos serviços constantes do RT

RENDIMENTOS POR SERVIÇOS PORTUÁRIOS	2021	2022	2023 (e)	2024 (p)	Δ% '24/'23	Δ% média '21-'23	Quota Média
TUP Navio	4 334	4 781	5 819	6 648	14,3%	15,9%	28,2%
Pilotagem	3 023	3 390	3 838	4 374	13,9%	12,7%	19,2%
Reboque	3 630	3 867	4 478	4 995	11,5%	11,1%	22,3%
Amarração / Desamarração	1 152	1 209	1 289	1 443	11,9%	5,8%	6,7%
Movimento de Cargas	448	428	475	574	20,8%	3,0%	2,5%
Tráfego de Passageiros	27	432	704	1 007	43,0%	408,3%	2,6%
Armazenagem / Ocupação de Espaços	1 576	1 929	1 589	1 770	11,4%	0,4%	9,2%
Uso de Equipamentos	511	493	599	1 021	70,5%	8,3%	3,4%
Fornecimentos	212	223	266	321	20,9%	11,9%	1,3%
Resíduos	427	1 204	906	1 071	18,3%	45,7%	4,7%
Diversos	0	0	0	0	---	---	0,0%
Total	15 340	17 957	19 964	23 225	16,3%	14,1%	100,0%
Δ% N / N-1	---	17,1%	11,2%	16,3%	---	---	---

Os restantes serviços apresentam uma expressão individual menos significativa, destacando-se a armazenagem/ocupação de espaços com uma quota média de 9,2%, seguindo-se a amarração/desamarração, os resíduos e o uso de equipamentos, com quotas médias respetivas de 6,7%, 4,7% e 3,4%.

45. Aquela tabela permite ainda concluir que, em 2022, os rendimentos aumentaram 17,1% face a 2021, estando previsto que esse aumento se mantenha em 2023 e 2024, com taxas de crescimento de, respetivamente, 11,2% e 16,3%, sendo que, neste último caso, esta taxa está naturalmente a integrar o efeito da atualização tarifária preconizado pela APDL.

45.1. Será de anotar que todos os serviços portuários apresentam taxas de variação positivas dos rendimentos em 2024 face a 2023, com destaque para os já referidos serviços de TUP Navio, pilotagem e reboque, que acomodam uma receita adicional de quase 1,9 M€.

45.2. Também está previsto um aumento das receitas relativas ao uso de equipamentos e tráfego de passageiros, de, no seu conjunto, 725 mil €.

46. 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, que se resumem na Tabela 18, da qual ressalta de imediato a imagem de que a exploração da maioria dos serviços é deficitária, num montante de 6,7 M€, correspondente a 37,5% do volume total dos rendimentos.

Tabela 18 – Estrutura económica por área de negócio da APDL, 2022

SERVIÇOS PORTUÁRIOS	Rendimentos	Quota %	Δ% sobre 2021	Gastos Diretos	Gastos Indiretos	Gastos Totais	Resultados	% Result/Rend
TUP Navio	4 781	26,6%	10,3%	-7 852	-353	-8 205	-3 424	-71,6%
Pilotagem	3 390	18,9%	12,2%	-5 118	0	-5 118	-1 728	-51,0%
Reboque	3 867	21,5%	6,5%	-4 837	-13	-4 850	-983	-25,4%
Amarração / Desamarração	1 209	6,7%	4,9%	-881	-131	-1 012	196	16,3%
Movimento de Cargas	428	2,4%	-4,4%	-224	-112	-335	93	21,7%
Tráfego de Passageiros	432	2,4%	1485,6%	-2 269	0	-2 269	-1 837	-424,8%
Armazenagem / Ocupação de Espaços	1 929	10,7%	22,4%	-185	-749	-934	995	51,6%
Uso de Equipamentos	493	2,7%	-3,4%	-751	-117	-869	-376	-76,2%
Fornecimentos	223	1,2%	4,7%	-244	-61	-305	-82	-36,9%
Resíduos	1 204	6,7%	182,0%	-475	-309	-784	420	34,9%
Diversos	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Total	17 957	100,0%	17,1%	-22 836	-1 846	-24 682	-6 725	-37,5%
% sobre Rendimentos	100,0%	---	---	-127,2%	-10,3%	-137,5%	-37,5%	---

(10³ €)

46.1. O serviço que regista o défice mais expressivo é a TUP Navio, com um resultado líquido de -3,4 M€, correspondente a -71,6% dos respetivos rendimentos, seguido do serviço de tráfego de passageiros, que gera um montante de rendimentos bastante

reduzido quando comparado com os respetivos gastos, saldando-se num resultado de -1,8 M€, ou seja, -424,8%.

46.2. Ainda no perímetro dos serviços deficitários importa assinalar o serviço de pilotagem, cujo défice ascende a 1,7 M€, correspondente a 51% dos rendimentos que gera e no qual os gastos diretos ultrapassam 5,1 M€, bem como o serviço de reboque, cujo resultado negativo se cifra em 983 mil €.

46.3. Os serviços com exploração superavitária de maior expressão são os de armazenagem/ocupação de espaços e resíduos, que fecharam 2022 com resultado positivos respetivos de 995 mil € e 420 mil €, representando 51,6% e 34,9% dos rendimentos.

II.3. Apreciação da proposta de revisão do RT para 2024

47. Na memória justificativa que acompanha a proposta de revisão do RT para 2024, “a APDL propõe a atualização de tarifas relacionadas com a exploração dos portos de Leixões e Viana do Castelo de montante igual ao da taxa de variação do Índice harmonizado de preços no consumidor (IHPC) de 2023 que, de acordo com a previsão do Boletim Económico de junho do Banco de Portugal, se situará nos +5,2%”.

48. Além da atualização tarifária, a proposta de revisão do RT da APDL para 2024 contempla ainda as seguintes alterações:

- Eliminação da tarifa prevista para navios que escalem o porto de Viana do Castelo para movimentação de componentes/equipamentos eólicos, passando estes navios a ser faturados pela tarifa de “Restantes embarcações ou navios”(artigo 9.º).

A tarifa em causa foi introduzida com o objetivo de incentivar esta atividade inovadora no porto de Viana do Castelo. Segundo a APDL, esta atividade está já em velocidade de cruzeiro, pelo que este benefício deixou de se justificar.

- Redução das percentagens de desconto na TUP aplicadas a operadores de cruzeiros (companhias) que escalem os portos de Leixões ou Viana do Castelo, em viagens de cruzeiro (artigo 10.º).

A redução dos descontos justifica-se, de acordo com a APDL, pelo facto de os objetivos de fidelização já terem sido alcançados, pelo que as atuais percentagens, mais elevadas, já não serão necessárias.

- Alteração do requisito para atribuição do desconto na TUP de *turnaround* nos navios de passageiros de “de mais de 50 passageiros” para “de mais de 90% dos passageiros (artigo 10.º).

A alteração na definição do *turnaround* justifica-se pelo alinhamento da mesma com “a atual prática no mercado e o critério acordados entre os portos portugueses para harmonização da definição de “turnaround” no âmbito da Janela Única Logística (JUL)”.

- Introdução de um novo desconto de 10% na TUP para navios que tenham uma pontuação válida no *Environmental Ship Index* (ESI) superior a 80 (artigo 10.º).

A introdução deste desconto enquadra-se, de acordo com a APDL, numa estratégia de estímulo, pelas AP, aos navios para melhorarem o seu desempenho ambiental, contribuindo dessa forma “para a melhoria da performance ambiental dos portos e do transporte marítimo na sua globalidade”.

- Introdução de um número com a indicação de que no porto de Viana do Castelo a tarifa de reboque é “cobrada de acordo com o tarifário da empresa de reboques licenciada para a prestação deste serviço”, deixando assim de se aplicar o serviço de reboque da APDL a este porto (artigo 15.º).

Segundo a APDL, esta AP “*não reuniu condições operacionais para iniciar a prestação do serviço de reboque no porto de Viana do Castelo em 2023 (...) dado que as dificuldades operacionais se irão manter, coloca-se a necessidade de considerar para 2024 a opção pelo licenciamento que se encontra em apreciação.*”.

- Introdução de uma nova tarifa pela disponibilização de serviços no Terminal de Cruzeiros em horas extraordinárias no valor de 600 € (por período das 00h00 às 5h00 e por embarcação) para escalas que terminem após as 23h59 ou iniciem antes das 05h00 (artigo 17.º-A).

A APDL justifica a introdução da nova tarifa com a “*prática corrente de mercado em Terminais de Cruzeiros e [a necessidade de] refletir os custos extraordinários que*

implica a disponibilização de serviços” naquele horário, nomeadamente equipa de segurança e operadores de manga móvel.

- Eliminação, no equipamento de manobra e transporte terrestre, das categorias guindaste elétrico de via - de 45 t força (Titã) e guindaste automóvel – até 20 t de força de elevação (artigo 22.º).

Estes equipamentos deixaram de estar disponíveis, de forma permanente.

- Redução da tarifa para “*guindastes automóveis - até 45 t de força de elevação*”, para 85 €/ hora (artigo 22.º).

Esta alteração justifica-se, segundo a APDL, com a necessidade de “*adequar a tarifa às atuais condições de mercado para equipamento com estas características. A redução de tarifa permitirá que a oferta da APDL seja competitiva face à opção de contratação de uma grua fora do porto de Viana do Castelo*”.

- Cobrança de valores idênticos das pesagens e metodologia em Leixões e Viana do Castelo (artigo 25.º).

De acordo com a APDL, a báscula não tinha utilização por o seu preço não ser competitivo. Assim, foi feito um investimento de automatização desta báscula, permitindo que a mesma funcione sem operador e, nesse sentido, igualando os valores cobrados das pesagens e metodologia em Viana do Castelo e Leixões, reduz-se o custo de utilização da báscula, tornando-se esta uma solução competitiva para pesagens.

- Inclusão da categoria profissional “Pessoal técnico e chefias superiores” na tarifa de fornecimento de pessoal com valor de 49,7467 €/hora/indivíduo (artigo 26.º).

A tarifa de fornecimento do pessoal operacional não permite cobrir os custos associados ao pessoal técnico e chefias superiores, quando estes têm de ser envolvidos (essencialmente, em caso de acidente). A inclusão desta categoria profissional permite adequar a tarifa e o custo real de todos os trabalhadores envolvidos.

49. De acordo com a APDL, “*as consequências da guerra na Ucrânia, associadas a fretes marítimos historicamente elevados e voláteis e ao congestionamento nalguns portos (...) e alguns segmentos de mercado foram particularmente afetados nos últimos anos pelo contexto internacional, nomeadamente os cruzeiros e os granéis líquidos do Porto de*

Leixões (...) com a agravante do aumento significativo registado no preço dos bens energéticos e das matérias-primas, foi inevitável um impacto direto considerável nos investimentos em curso e nas operações”.

50. No PAO 2023-2025 constam projetos de investimento orçamentados em 62,7 M€ e 47,3 M€ no porto de Leixões e 1,3 M€ e 2,3 M€ no porto de Viana do Castelo, respetivamente, em 2023 e 2024⁴. Neste período, os investimentos mais relevantes no porto de Leixões são o reforço e a estabilização de cais – investimento total no triénio de 20,7 M€, dos quais 10,1 M€ em 2024 e em 2025 – e o novo terminal de contentores – investimento total no triénio de 71,2 M€, dos quais 46,3 M€ em 2023 e 24,9M€ em 2024.
51. Em relação ao porto de Viana do Castelo, os investimentos mais significativos constantes do PAO 2023-2025 são os sistemas de ajuda à operação marítima – investimento total no triénio de 1,3 M€, dos quais 490 mil € em 2024 –, a reabilitação de espaços e edifícios – investimento total no triénio de cerca de um milhão de euros, praticamente inteiramente realizados em 2024 – e a reabilitação de infraestruturas portuárias – investimento total no triénio de 512 mil€, dos quais 475 mil € em 2024.
52. Assim, em termos dos investimentos, a APDL refere que *“um dos acontecimentos com maior relevo foi a empreitada do prolongamento do quebra-mar e acessibilidades marítimas do porto de Leixões, a qual sofreu uma forte revisão de preços que conduziram a um aumento de 31,6% das previsões relativas a este investimento, fazendo-as ultrapassar 182 milhões de euros, e obrigando a um ajustamento considerável do financiamento.”*
53. Neste contexto, a APDL considera ser fundamental manter a capacidade de gerar os *cash-flows* necessários para financiar os investimentos em curso e aqueles que será necessário iniciar, considerando a comportabilidade do endividamento da empresa.
54. A APDL também tem estado a apostar na descarbonização e transição energética do porto de Leixões, tendo por objetivo a neutralidade carbónica até 2035, nomeadamente através da eletrificação das atividades portuárias, do uso de fontes de energia renováveis e de sistemas *On-shore Power Supply*, assim como da aquisição de novos rebocadores, de

⁴ Estão previstos outros investimentos no PAO 2023-2025, mas não dizem respeito a infraestruturas abrangidas pela proposta de revisão do RT em análise.

última geração, menos poluentes e com um impacto significativo na redução da pegada ambiental da atividade portuária.

55. Outro passo significativo na vertente ambiental e operacional foi, de acordo com a APDL, a atribuição a esta AP das competências de gestora de infraestrutura ferroviária relativamente aos terminais da Guarda e de Leixões, constituindo um fator fundamental na promoção da movimentação de mercadorias por ferrovia, alicerçado na evolução do Terminal Ferroviário de Leixões, na perspetiva da interface ferro-marítima e no desenvolvimento de portos secos.
56. Este enquadramento também justifica a necessidade de garantir a existência rendimentos que permitam financiar os investimentos e assegurar o cumprimento dos rácios de rentabilidade e eficiência operacional impostos pela tutela acionista.
57. Em relação à taxa de rentabilidade, e de acordo com os cálculos apresentados pela APDL, a taxa de rentabilidade média bruta, corrigida de verbas não elegíveis, é de 6,04%, significativamente inferior à taxa de rentabilidade de referência que, para 2024, é de 24,85%.
58. A APDL apresentou dados comparativos de taxas unitárias da TUP Navio, Pilotagem, Reboque e Amarração em 2023, com os principais portos nacionais, concretamente Aveiro, Lisboa, Setúbal e Sines.
- 58.1. A TUP Navio cobrada no porto de Leixões é significativamente superior à TUP Navio cobrada nos portos de Lisboa e Setúbal⁵ mas, de acordo com a APDL, também o são as reduções atribuídas no serviço de linha regular⁶.
- 58.2. A tarifa de pilotagem é mais baixa no porto de Leixões do que nos portos de Aveiro, Lisboa e Setúbal, mas mais elevada no porto de Sines. Em termos de reduções, estas parecem ser mais elevadas no porto de Leixões do que nos outros portos.
- 58.3. A tarifa de reboque parece ser mais baixa no porto de Leixões do que nos outros portos (Aveiro, Lisboa, Setúbal e Sines), embora as metodologias de cálculo desta

⁵ Com exceção da TUP Navio dos navios de passageiros, que é inferior no porto de Leixões em comparação com o porto de Lisboa.

⁶ A comparação da TUP Navio do porto de Leixões com os portos de Aveiro e da Figueira da Foz tem de assentar em exemplos específicos, considerando que a metodologia de aplicação da TUP Navio nestes últimos dois portos é totalmente diferente.

tarifa sejam diferentes em quase todos os portos. Com efeito, nos portos de Lisboa, Setúbal e Sines, a tarifa depende da AB dos navios, mas os limites de cada classe variam entre portos e, no porto de Aveiro, a tarifa depende do comprimento do navio e não da sua AB.

58.4. Por fim, em termos da tarifa de amarração, esta é, de forma global, mais elevada no porto de Leixões do que nos portos de Aveiro e de Setúbal e mais baixa do que nos portos de Lisboa e Sines.

59. A APDL submeteu a consulta pública o projeto de regulamento de tarifas 2024 dos portos de Leixões e Viana do Castelo⁷, com um prazo de receção de pronúncias até 22 de setembro de 2023. Além disso, o projeto foi ainda enviado às Comunidades Portuárias de Leixões e Viana do Castelo.

60. No seu parecer, a Comunidade Portuária de Leixões (CPL) refere que a taxa de atualização proposta (5,2%) é difícil de aceitar, considerando que a mesma ocorre na sequência de uma taxa de atualização de 12,2%, a qual, segundo a CPL, foi bastante superior às taxas de atualização aplicadas nos outros portos do Continente. Assim, e apontando a premente necessidade da retoma dos níveis de serviço prestados, da recuperação da carga em perda e da concretização das obras e projetos em curso e/ou previstos, a CPL aceita o aumento proposto pela APDL, aditando, contudo, *“desde que todos os outros portos nacionais também aumentem o seu tarifário, no mínimo com o mesmo valor”*, bem como que *“Caso tal não se verifique, então terá que ser revista em baixa a presente proposta de forma a que em Leixões, desta vez, a ter que haver aumento que o seja igual ao menor que venha a ser aplicado nos outros portos nacionais”*.

61. Também a Comunidade Portuária de Viana do Castelo (CPVC) referiu, no seu parecer, que a taxa de atualização tarifária aplicada em 2023 foi superior à aplicada nos outros portos nacionais, o que, de acordo com a CPVC, se terá *“traduzido numa perda de competitividade para os portos de maior proximidade, sendo o exemplo paradigmático os portos de Aveiro e da Figueira da Foz”*. Não obstante, e porque a CPVC *“está ciente de que a proposta ora apresentada não constitui (...) um aumento tarifário, antes um ajustamento dos valores à*

⁷ Regulamento n.º 879/2023, publicado em Diário da República, 2.ª série, n.º 155, de 10 de agosto.



taxa de inflação prevista para o corrente ano” e “reconhece que que, apesar da intenção inicial de atualizar as tarifas de 2023 pretender contribuir para o significativo esforço de investimento da APDL nos portos de Leixões e Viana do Castelo, a mesma acabou por ficar absorvida pelo elevado nível de inflação real registado nos últimos dois anos”.

62. Assim, a CPVC dá um parecer favorável à proposta de revisão de tarifas para 2024 da APDL.

63. No âmbito da consulta pública, não foram recebidas quaisquer pronúncias.



III. CONCLUSÕES

64. No seguimento do exposto, a AMT aprova a proposta de revisão do regulamento de tarifas para 2024 apresentada pela APDL, a qual mereceu pareceres de aceitação e favorável, respetivamente, das Comunidades Portuárias de Leixões e de Viana do Castelo, sendo que, no primeiro caso, a aceitação é no pressuposto dos outros portos nacionais aumentarem, no mínimo, os seus tarifários no mesmo valor.
65. Não obstante, como mencionado 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, por um lado, 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, e, por outro lado, que a taxa de rentabilidade média bruta é significativamente inferior à taxa de rentabilidade de referência, talvez aumentos superiores ao IHPC nas tarifas destes dois serviços permitissem contribuir de forma mais eficaz para atingir a referida harmonização.

Lisboa, 30 de novembro de 2023