

PARECER N.º 109/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 tarifas para 2024 do porto de Aveiro.
2. A presente proposta de regulamento de tarifas foi apresentada pela Administração do Porto de Aveiro, S.A. (APA), através da sua mensagem de correio eletrónico de 30 de agosto de 2023, contendo os seguintes elementos:
 - 2.1. Proposta de regulamento tarifas para 2024 do porto de Aveiro;
 - 2.2. Memória justificativa para a atualização do regulamento de tarifas para 2024 da APA, incluindo os seguintes anexos:
 - Anexo 1 - Conta de exploração analítica por área de negócio – anos 2021, 2022, 2023 (valores previstos) e 2024 (valores previstos)
 - Anexo 2 - Conta de exploração analítica por tipo de serviço – anos 2021, 2022, 2023 (valores previstos) e 2024 (valores previstos)
 - Anexo 3 - Demonstração dos resultados por natureza – anos 2020, 2021, 2022, 2023 (estimado) e 2024 (previsto)
 - Anexo 4 - Taxas e proveitos associados – anos de 2023 (estimado) e 2024 (previsto).
 - 2.3. Balancetes da APA de 2020, 2021 e 2022;
 - 2.4. Documentos de prestação de contas da APA: Relatório de gestão e demonstrações financeiras individuais do exercício de 2021; Relatório de Governo Societário de 2021; Relatório anual do Conselho Fiscal sobre o relatório de gestão e contas individuais e sobre o relatório do Governo Societário de 2021; e Certificação legal de contas (relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras 2021), efetuada pela Deloitte (2023);

- 2.5. Documentos previsionais de gestão: plano de atividades e orçamento para 2023-2025
 - 2.6. Consulta a entidades interessadas: mensagens de correio eletrónico trocadas entre o Presidente da APA e o Presidente da Comunidade Portuária de Aveiro ocorridas no passado mês de agosto, e ainda a mensagem de correio eletrónico com a posição final da Comunidade Portuária de Aveiro.
3. A 10 de novembro de 2023 foram rececionados esclarecimentos da APA, com base em peido efetuado pela AMT em 6 de novembro de 2023, relativamente à atualização das taxas relativas às operações rodoviárias e/ou ferroviárias, confirmando-se a sua não atualização, tal como ocorre com as taxas relativas à utilização das infraestruturas portuárias, o que implicou uma retificação pontual do texto da proposta de regulamento de tarifas.

I.2. Contexto geral

4. 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.
5. 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.
6. 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.

7. 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.
8. 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.
9. 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.
10. Estas propostas tiveram em linha de conta:
 - 10.1. 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;
 - 10.2. 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;

- 10.3. 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.
11. 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:
- 11.1. Devem ser fixadas de modo transparente, objetivo e não discriminatório, e serem proporcionais em relação ao custo do serviço prestado;
- 11.2. 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;
- 11.3. 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.
12. 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.
13. 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

14. 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.

15. 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.

15.1. 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.

15.2. 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, acrescentando o facto de que as perspetivas de crescimento global e comércio permanecem inalteradas, não se podendo contar com um apoio significativo da procura externa.

15.3. 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.

- 15.4. 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.
- 15.5. 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.
- 15.6. No geral, esta previsão revê em baixa o crescimento da UE e da zona euro em 2023 e 2024.
- 15.7. 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.
- 15.8. 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.
- 15.9. 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
	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.

16. 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.

16.1. 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).

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.

16.2. Essencialmente, o BdP destaca os seguintes aspetos:

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

- 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 consequente 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.

17. 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%).

18. 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:

18.1. 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.

- 18.2. 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.

- 18.3. 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.

- 18.4. 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

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).

reforçada pelo desvanecimento de pressões com origem nos preços internacionais das matérias-primas energéticas, alimentares e industriais.

18.5. A capacidade líquida de financiamento da economia face ao exterior deverá aumentar em 2023 para 3,8%, reduzindo-se em 2024 para 1,8%.

18.6. Na Tabela 3 sintetiza-se o cenário macroeconómico 2023-2024 constante do Relatório do OE 2024.

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, %)					
Deflator 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 APA

19. 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.

- 19.1. 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.
 - 19.2. 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.
20. 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.
21. 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.
22. 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

23. 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%

23.1. 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.

23.2. 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.

24. 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.

³ Unidade equivalente de contentores de 20 pés.

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).

Tabela 5 – Movimento de contentores por porto

CONTENTORES (10 ³ TEU)	2019	2020	2021	2022	2023 (e)	2024 (p)	$\Delta\%$ '23/'22	$\Delta\%$ média '19-'23	$\Delta\%$ '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%

25. 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)	$\Delta\%$ '23/'22	$\Delta\%$ média '19-'23	$\Delta\%$ '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%

26. 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

27. 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%	---	---	---

28. 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%	---

28.1. 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*.

- 28.2. 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
29. 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).
- 29.1. 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€.
- 29.2. 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%).
30. 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%

31. 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

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%	---

32. 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€.

32.1. 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.

32.2. 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.

32.3. 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.

32.4. 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%).

32.5. 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

	(10 ³ €)					
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%	---	---

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

33.1. 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.

33.2. 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 APA

Atividade portuária

34. O porto de Aveiro tem vindo a observar uma dinâmica de crescimento consistente, o que poderá justificar algum otimismo na evolução do nível da atividade portuária de movimentação de carga e de navios para 2024, sublinhado pelo início da receção de um serviço regular de transporte de contentores.
35. De acordo com as projeções da APA para 2023, o nível de movimentação de carga e navios será em 2023 similar ao observado em 2022 (+0,1%), sendo que em 2024 poderá ocorrer um aumento de 4,7% (Tabela 12).

Tabela 12 – Movimento portuário no porto de Aveiro

Aveiro	2019	2020	2021	2022	2023 (e)	2024 (p)	$\Delta\%$ '23/'22	$\Delta\%$ média '19-'23	$\Delta\%$ '24/'23
Carga (10 ³ ton)	5 496	4 880	5 691	5 992	6 000	6 279	0,1%	2,2%	4,7%
Contentores (10 ³ TEU)	0	0	0	0	10	10	4639,3%	426,6%	4,0%
Navios (unid.)	1 031	965	1 055	1 073	1 236	1 326	15,2%	4,6%	7,3%
AB (10 ³)	5 811	5 156	6 006	4 716	7 790	8 436	65,2%	7,6%	8,3%

- 35.1. A estimativa para 2023 pode ser considerada conservadora, se comparada com o movimento observado entre janeiro e agosto de 2023 no porto de Aveiro, que regista um aumento de 2,4%.
- 35.2. Será igualmente de notar que, no que reporta ao tráfego de contentores, e de acordo com as previsões da APA, existe um potencial para o movimento de 10 mil TEU, tanto em 2023 como em 2024, o que se afigura coerente com os dados estatísticos dos primeiros oito meses do ano, que registam já um tráfego de cerca 5 mil TEU.
- 35.3. No que se refere ao movimento de navios, as previsões apontam para um aumento em 2023 de 15,2% no número de escalas e de 65,2% na AB, sendo que para 2024 se admitem aumentos de, respetivamente, 7,3% e 8,3%.

Embora com uma dimensão mais modesta do que as previsões, o movimento de navios e AB aumentaram nos primeiros oito meses de 2023 no porto de Aveiro.

Situação económica

36. A estrutura económica da APA, que enquadra a proposta de revisão do RT para 2024, apresenta-se estável, estimando-se, para o ano de 2023, um resultado líquido do exercício

de +5,4 M€, que poderá aumentar para +8 M€ em 2024, resultando essencialmente do aumento progressivo das vendas e serviços prestados, conjugado com a redução, também progressiva, dos outros gastos e perdas (Tabela 13).

Tabela 13 – Evolução anual da situação económica da APA

(10 ³ €)						
RENDIMENTOS E GASTOS	2021	2022	2023 (e)	2024 (p)	Δ% '24/'23	% s/ TRG '22
Vendas e Serviços Prestados (VSP)	4 264	4 890	8 650	9 531	10,2%	18,8%
Outros Rendimentos e Ganhos	20 040	21 081	20 071	20 609	2,7%	81,2%
Total de Rendimentos e Ganhos (TRG)	24 304	25 971	28 721	30 140	4,9%	100,0%
Δ%	---	6,9%	10,6%	4,9%	---	---
Gastos com Pessoal	-5 594	-5 985	-6 213	-6 444	3,7%	-23,0%
Outros Gastos e Perdas	-32 603	-28 760	-8 230	-6 593	-19,9%	-110,7%
Total de Perdas e Gastos	-38 197	-34 745	-14 444	-13 038	-9,7%	-133,8%
Resultado antes de Depreciações, Gastos de Financiamento e Impostos	-13 892	-8 775	14 278	17 103	19,8%	-33,8%
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	5 015	4 986	5 350	8 032	50,1%	19,2%
Rentabilidade das VSP	117,6%	102,0%	61,9%	84,3%	---	---
Rentabilidade das VSP e Outros Rendim.	20,6%	19,2%	18,6%	26,6%	---	---

36.1. Não obstante a redução da rentabilidade das vendas e dos outros rendimentos em 1,4 pontos percentuais (p.p.) em 2022 e 0,6 p.p. em 2023, está previsto um aumento em 2024 de 8 p.p.

Será, contudo, de notar que, em 2022, as vendas representavam apenas 18,8% do total dos rendimentos e ganhos.

36.2. É também possível concluir que se prevê, já em 2023, uma redução acentuada dos gastos e perdas que, em 2022, representavam 133,8% dos rendimentos e ganhos, e se prevê que representem 50,3% em 2023 e 43,3% em 2024.

Áreas de negócio

37. A APA apresentou a evolução anual do volume de rendimentos, com valores reais até 2022, estimados para 2023 e previstos para 2024, em função das expectativas da atividade e da proposta de atualização de tarifas (Tabela 14).

Tabela 14 – Evolução anual do volume de rendimentos da APA

(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	8 424	9 005	9 829	10 604	7,9%	8,0%	35,0%
Regulamento de Tarifas Específicas	6 966	7 662	9 871	10 476	6,1%	19,0%	32,1%
Concessões de Movimentação de Carga	339	352	366	378	3,3%	3,9%	1,3%
Concessões de Pesca	397	397	419	428	2,2%	2,7%	1,5%
Concessões de Náutica de Recreio	0	0	0	0	---	---	0,0%
Outras Concessões	422	686	675	721	6,8%	26,5%	2,3%
Outras Áreas de Negócio	7 324	7 462	7 548	7 518	-0,4%	1,5%	27,8%
Total	23 872	25 563	28 707	30 125	4,9%	9,7%	100,0%
Δ% N / N-1	---	7,1%	12,3%	4,9%	---	---	---

37.1. A área de negócio associada ao RT representa, em média no período 2021-2024, 35% do total dos rendimentos, a que se segue o regulamento de tarifas específicas, com um peso de 32,1%, sendo que as restantes áreas são pouco expressivas em termos individuais.

37.2. Entre 2021 e 2023, prevê-se que a taxa de crescimento anual dos rendimentos associados ao RT seja de 8%, superada pelas taxas de crescimento dos rendimentos associados ao regulamento de tarifas específicas (+19%) e associados às outras concessões (+26,5%).

38. Tendo por base o ano de 2022, último com dados reais, constata-se que ao RT cabe um rendimento total de 9 M€, representando 35,2% do total de rendimentos, para cuja realização necessita de uma incorporação de gastos diretos e indiretos correspondentes, respetivamente, a 76,5% e a 16,6% desse montante (Tabela 15).

Tabela 15 – Estrutura económica por área de negócio da APA, 2022

(10³ €)

RENDIMENTOS POR ÁREAS DE NEGÓCIO	Rendimentos	Quota %	Δ% sobre 2021	Gastos Diretos	Gastos Indiretos	Gastos Totais	Resultados	% Result/Rend
Regulamento Geral de Tarifas	9 005	35,2%	6,9%	-6 889	-1 493	-8 381	623	6,9%
Regulamento de Tarifas Específicas	7 662	30,0%	10,0%	-2 786	-1 367	-4 153	3 508	45,8%
Concessões de Movimentação de Carga	352	1,4%	3,7%	-118	-65	-182	169	48,1%
Concessões de Pesca	397	1,6%	0,1%	-406	-67	-473	-76	-19,0%
Concessões de Náutica de Recreio	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Outras Concessões	686	2,7%	62,4%	-102	-129	-230	455	66,4%
Outras Áreas de Negócio	7 462	29,2%	1,9%	-5 173	-1 336	-6 508	954	12,8%
Total	25 563	100,0%	7,1%	-15 473	-4 456	-19 929	5 635	22,0%
Δ% N / N-1	100,0%	---	---	60,5%	17,4%	78,0%	22,0%	---

38.1. Desta situação resulta um resultado líquido positivo para a área de negócio associada ao RT, que se cifra em 623 mil € (6,9% dos rendimentos).

38.2. Segundo os dados disponibilizados pela APA, a maioria das restantes áreas de negócio apresenta também resultados de exploração positivos, com exceção das concessões de pesca.

Serviços prestados no âmbito do RT

39. O volume de rendimentos dos diversos serviços que integram o RT evolui anualmente conforme indicado na Tabela 16, cuja leitura evidencia que o serviço da TUP Navio, que representa uma quota média, no período 2021-2024, de 41,2%, apresenta uma taxa média anual de crescimento de 5,5% entre 2021 e 2023, sendo que a APA prevê para 2024 um aumento de 6,4%.

Tabela 16 – Evolução anual do volume de rendimentos dos serviços portuários da APA

(10³ €)

RENDIMENTOS POR SERVIÇOS PORTUÁRIOS	2021	2022	2023 (e)	2024 (p)	Δ% '24/'23	Δ% média '21-'23	Quota Média
TUP Navio	3 650	3 548	4 062	4 324	6,4%	5,5%	41,2%
Pilotagem	1 374	1 480	1 895	2 106	11,2%	17,4%	18,0%
Reboque	0	0	0	0	---	---	0,0%
Amarração / Desamarração	0	0	0	0	---	---	0,0%
Movimento de Cargas	0	0	0	0	---	---	0,0%
Tráfego de Passageiros	0	0	0	0	---	---	0,0%
Armazenagem / Ocupação de Espaços	265	600	372	402	8,2%	18,4%	4,3%
Uso de Equipamentos	127	94	12	12	-1,4%	-69,4%	0,7%
Fornecimentos	0	0	0	0	---	---	0,0%
Resíduos	0	0	0	0	---	---	0,0%
Diversos	3 008	3 282	3 488	3 760	7,8%	7,7%	35,8%
Total	8 424	9 005	9 829	10 604	7,9%	8,0%	100,0%
Δ% N / N-1	---	6,9%	9,2%	7,9%	---	---	---

39.1. O serviço de pilotagem, que assume um peso de 18% do total dos rendimentos, apresenta também uma trajetória crescente de 17,4%/ano entre 2021 e 2023, com uma previsão de aumento de 11,2% em 2024.

39.2. Assinala-se que a APA apresenta uma categoria de serviços diversos com um peso médio no período 2021-2024 de 35,8% dos rendimentos.

40. Em 2022, último ano com dados reais, o serviço com maior peso nos rendimentos é o da TUP Navio (39,4%), com um rendimento de 3,5 M€ e um resultado líquido de +147 mil, correspondente a 4,1% dos rendimentos (Tabela 17).

Tabela 17 – Estrutura económica por serviços portuários, 2022

SERVIÇOS PORTUÁRIOS	Rendimentos	Quota %	Δ% sobre 2021	Gastos Diretos	Gastos Indiretos	Gastos Totais	Resultados	% Result/Rend
TUP Navio	3 548	39,4%	-2,8%	-2 888	-514	-3 402	147	4,1%
Pilotagem	1 480	16,4%	7,7%	-1 811	-275	-2 086	-606	-41,0%
Reboque	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Amarração / Desamarração	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Movimento de Cargas	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Tráfego de Passageiros	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Armazenagem / Ocupação de Espaços	600	6,7%	126,4%	-137	-112	-249	351	58,5%
Uso de Equipamentos	94	1,0%	-25,7%	-625	-17	-642	-547	-579,5%
Fornecimentos	0	0,0%	---	0	0	0	0	61,2%
Resíduos	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Diversos	3 282	36,4%	9,1%	-1 427	-575	-2 002	1 279	39,0%
Total	9 005	100,0%	6,9%	-6 889	-1 493	-8 381	623	6,9%
% sobre Rendimentos	100,0%	---	---	-76,5%	-16,6%	-93,1%	6,9%	---

- 40.1. Em contraponto com o que se passa com o serviço da TUP Navio, o serviço da pilotagem, com um peso de 16,4%, apresenta um défice de exploração de 606 mil € (41% dos respetivos rendimentos).
- 40.2. De notar, ainda, que a categoria de serviços diversos, que representa 36,4% dos rendimentos em 2022, é a segunda categoria com os rendimentos mais elevados, ou seja, 3,3 M€, e um resultado líquido de +1,3 M€ (39%).
41. Globalmente, a exploração dos serviços portuários no porto de Aveiro gera um resultado positivo de 623 mil €, correspondendo a 6,9% dos rendimentos totais.

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

42. No memorando que acompanha a proposta de revisão do RT para 2024, a APA refere que *“na ausência de fatores relevantes (...) que justifiquem a introdução de quaisquer alterações ao modelo e estrutura tarifária, vigente em 2023, entendeu-se como adequada a simples aplicação generalizada do Índice Harmonizado de Preços no Consumidor (IHPC) previsto para 2023 pelo Banco de Portugal, no seu Boletim Económico de junho de [2023], a saber 5,20%”*.
43. A APA enquadra a sua proposta com o facto de o cenário macroeconómico se encontrar *“fortemente influenciado pela crise geopolítica internacional, designadamente, a invasão militar, a 24 de fevereiro de 2022, pela Rússia sobre a Ucrânia. Desde então que as taxas de inflação, impulsionadas pelo aumento do custo da energia e por uma procura a níveis historicamente elevados, tem atingido valores que há muito não se registavam, com impacto económico direto nas economias, motivando uma atuação dos bancos centrais com o*

objetivo de controlar a taxa de inflação e, bem assim, permitir uma estabilização dos preços.”.

44. A APA refere ainda que, *“Apesar do impacto da guerra, ao nível do desempenho operacional não ser expressivo, a APA, S.A. registou aumentos significativos com a aquisição de energia, que se manterá em 2024, perspetivando-se um aumento dos gastos com energia elétrica de 89% (...) e dos gastos com dragagens de manutenção (...). Neste sentido, por ser de todo impossível internalizar estes aumentos de gastos operacionais, torna-se necessário repercuti-los nos seus clientes, através de uma atualização tarifária a vigorar em 2024, garantindo-se, deste modo, a manutenção do equilíbrio financeiro entre as receitas e os gastos.”.*

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

- Introdução de uma categoria de navios aos quais passa a ser cobrada a TUP Navio, de valor idêntico à das embarcações e navios acostados ao cais: embarcações que escalem o porto de Aveiro para realizar operações de abastecimento de mantimentos, água, combustíveis, lubrificantes e sobressalentes para uso próprio (artigo 9.º);
- A introdução de um número que prevê o fim da aplicação da TUP Navio aos navios que estão acostados em terminais concessionados ou cais/pontes-cais licenciados para uso exclusivo de determinado operador ou empresa (artigo 9.º);
- A manutenção das tarifas previstas nos artigos 11.º e 12.º (i.e., estas tarifas mantêm-se idênticas às de 2023).

Nestes artigos estabelecem-se os valores da taxa de utilização das infraestruturas para, respetivamente, cargas secas e cargas líquidas, que são a contrapartida financeira do modelo de operação portuária implementado no porto de Aveiro. De acordo com a APA, *“o modelo de operação portuária, ao privilegiar a concorrência intra-portuária, introduz um fator adicional de pressão nos operadores portuários que, ao operarem num mercado de concorrência aberta, são obrigados a investir na melhoria dos seus meios de movimentação vertical e armazenagem de cargas de modo a tornar a operação portuária mais eficiente para os seus clientes”,* justificando dessa forma o não aumento daquelas tarifas.

46. De acordo com a APA, esta taxa de atualização tarifária vai contribuir *“positivamente, através do aumento do volume de negócios, estimado em 159 mil euros, para o objetivo definido pelo Acionista Estado, nomeadamente, reduzir o peso dos gastos operacionais no volume de negócios, face ao ano anterior.”*.
47. O Plano de Atividades e Orçamento 2023-2025 (PAO 2023-2025) da APA estabelece que *“As principais ações e medidas a desenvolver no triénio 2023-2025 inserem-se na estratégia de desenvolvimento do Porto de Aveiro no Corredor Atlântico enquanto hub logístico e industrial competitivo e ambientalmente sustentável”,* pelo que, em 2024, *“é expectável iniciar-se a empreitada de melhoria das condições de navegabilidade do porto cujo montante global estima-se em 40 milhões de euros. Ressalta-se que o presente investimento está previsto no Programa Nacional de Investimentos 2030 e no Programa Portugal 2030.”*. Em 2024, está previsto o início da obra do projeto do terminal intermodal na ZALI do porto de Aveiro, cujo valor total de investimento de estima em 16 milhões de euros, dos quais 7,6 milhões de euros (47,5%) financiados pelo Fundo de Coesão e o montante restante por fundos próprios da APA.
48. Uma série de outros projetos de investimento irão permitir transformar o porto de Aveiro num *“Green and Smart Port”,* no horizonte de 2027, resultando na *“descarbonização das atividades realizadas no porto de Aveiro, [n]o aumento da autonomia energética do mesmo com recurso a energias provenientes de fontes renováveis e [n]o incremento da eficiência das suas operações portuárias e logísticas.”*
49. De acordo com os cálculos, apresentados pela APA, da taxa de rentabilidade média bruta ponderada corrigida de verbas não elegíveis, esta é de 6,67%, significativamente inferior à taxa de rentabilidade de referência que, para 2024, é de 24,85%.
50. No memorando que acompanha a proposta de revisão do RT para 2024 da APA, esta apresenta uma tabela comparativa da TUP Navio e da tarifa de pilotagem com as praticadas nos portos de Leixões e da Figueira da Foz em 2023, embora refira que *“Um cliente quando seleciona um porto para movimentar a sua carga não atende, unicamente, ao fator preço (...) [pelo que] a análise às principais tarifas dos diversos portos não deverá ser considerada com o único fator decisório, nem tão-pouco de maior expressão na fatura final do cliente.”*.
51. A análise apresentada pela APA consiste na comparação da TUP Navio e das tarifas de pilotagem para navios específicos, concretamente navios de carga geral, navios-tanque e navios porta-contentores (estes últimos com linha regular e 52 escalas por ano).

52. Para os exemplos apresentados pela APA, é possível concluir que, em relação à TUP Navio, as tarifas praticadas no porto de Aveiro são mais elevadas do que as praticadas no porto de Leixões e menos elevadas do que as praticadas no porto da Figueira da Foz. Por outro lado, a tarifa de pilotagem é mais elevada no porto de Aveiro do que nos outros dois portos.
53. A APA submeteu a proposta de RT para 2024 à apreciação da Comunidade Portuária de Aveiro, tendo esta última apresentado alguns argumentos contra a taxa de atualização utilizada pela APA (5,2%) relacionados, em termos globais, com a perda de competitividade do porto de Aveiro que esta atualização irá implicar sugerindo, em alternativa e considerando que *“o aumento é para vigorar em 2024 e a taxa de inflação prevista para o próximo ano é de 3,0%, segundo a OCDE, e de 3,3%, segundo o Banco de Portugal, propomos melhor reflexão, situando os aumentos em consonância com o aumento dos preços (IHPC) para 2024”*.
54. A APA contra-argumentou, considerando que a sua proposta é equilibrada para todas as partes interessadas, na medida em que:
- 54.1. *“Na ótica da APA, S.A., permite assegurar o cumprimento de todas as orientações do Acionista, sem arrecadar receita excedentária, uma vez que todos os ganhos económicos dos exercícios serão aplicados na manutenção e desenvolvimento do porto, nomeadamente a realização do plano de investimentos estimado para os próximos 6 anos (...);”*
- 54.2. *“Na ótica dos carregadores configura uma atualização, face aos valores de 2023, da fatura portuária, composta pela TUP-Navio, Pilotagem e Taxas de Utilização de Infraestruturas, de 3,12%”*.
55. No dia 1 de setembro de 2023, a Comunidade Portuária de Aveiro respondeu à APA, defendendo uma taxa de atualização do RT para 2024 a rondar os 3%, mas não configurando um parecer negativo.



III. CONCLUSÕES

56. No seguimento do exposto, a AMT aprova a proposta de revisão do regulamento de tarifas para 2024 apresentada pela APA, por se considerar que a atualização prevista na mesma permite gerar aumento de receitas, sem colocar em causa a competitividade do porto, posição confirmada pelo parecer não desfavorável da Comunidade Portuária de Aveiro.

Lisboa, 30 de novembro de 2023