

## PARECER N.º 110/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 da Figueira da Foz.
2. A presente proposta de regulamento de tarifas foi apresentada pela Administração do Porto da Figueira da Foz, S.A. (APFF), 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 da Figueira da Foz;
  - 2.2. Memória Justificativa para a Atualização dos Regulamento de Tarifas da APFF, S.A. para 2024, 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 APFF de 2020, 2021 e 2022;
  - 2.4. Documentos de prestação de contas da APFF: Relatórios de gestão e demonstrações financeiras individuais dos exercícios de 2021 e 2022; Relatórios de Governo Societário de 2021 e 2022; Relatórios e pareceres do Fiscal Único, reportados a 2021 e 2022 (Deloitte, 2022 e 2023); e certificações legais de contas (relatos sobre auditorias das demonstrações financeiras, 2021 e 2022), efetuadas pela Deloitte (2022 e 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 APFF e o Presidente da Comunidade Portuária da Figueira da Foz, ocorridas no passado mês de agosto.
3. A 10 de novembro de 2023 foram rececionados esclarecimentos da APFF, com base em pedido 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

Ihe 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			Summer 2023 interim Forecast			Spring 2023 Forecast		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
<b>Euro area</b>	3.3	0.8	1.3	3.5	1.1	1.6	8.4	5.6	2.9	8.4	5.8	2.8
<b>European Union</b>	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.

16. A nível nacional, o Banco de Portugal (BdP), no seu boletim económico de junho de 2023<sup>1</sup>, aponta para um crescimento da economia portuguesa de 2,7% em 2023, 2,4% em 2024 e

<sup>1</sup> [https://www.bportugal.pt/sites/default/files/anexos/pdf-boletim/be\\_jun2023\\_p.pdf](https://www.bportugal.pt/sites/default/files/anexos/pdf-boletim/be_jun2023_p.pdf)

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 <sup>(p)</sup>	2024 <sup>(p)</sup>	2025 <sup>(p)</sup>	2022	2023 <sup>(p)</sup>	2024 <sup>(p)</sup>	2025 <sup>(p)</sup>
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) <sup>(a)</sup>		2,0	0,6	0,6	0,5	2,0	0,1	0,2	0,2
Taxa de desemprego <sup>(a)</sup>		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:

- 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.

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)<sup>2</sup> 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.

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.

---

<sup>2</sup> 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	
<b>PIB e componentes da despesa (taxa de crescimento real, %)</b>					
<b>PIB</b>	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
<b>Contributos para o crescimento do PIB (p.p.)</b>					
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
<b>Evolução dos preços (taxa de variação, %)</b>					
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	-	-
<b>Evolução do mercado de trabalho (taxa de variação, %)</b>					
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
<b>Saldo das balanças corrente e de capital (em % do PIB)</b>					
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 APFF

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 <sup>3</sup> 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 TEU<sup>3</sup>.

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).

<sup>3</sup> Unidade equivalente de contentores de 20 pés.

**Tabela 5 – Movimento de contentores por porto**

CONTENTORES (10 <sup>3</sup> 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%

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)	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 <sup>3</sup> )	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**

(10<sup>3</sup> €)

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%
<b>Total</b>	<b>198 671</b>	<b>224 362</b>	<b>224 952</b>	<b>239 248</b>	<b>6,4%</b>	<b>6,4%</b>	<b>100,0%</b>
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**

(10<sup>3</sup> €)

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%
<b>Total</b>	<b>224 362</b>	<b>100,0%</b>	<b>12,9%</b>	<b>-127 355</b>	<b>-62 876</b>	<b>-190 231</b>	<b>34 131</b>	<b>15,2%</b>
% 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

(10<sup>3</sup> €)

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%
<b>Total</b>	<b>78 091</b>	<b>100,0%</b>	<b>24,8%</b>	<b>-65 382</b>	<b>-22 585</b>	<b>-87 967</b>	<b>-9 876</b>	<b>-12,6%</b>
% 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<sup>3</sup> €)

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%
<b>RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO</b>	<b>29 788</b>	<b>40 924</b>	<b>31 930</b>	<b>30 856</b>	<b>-3,4%</b>	<b>16,7%</b>
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 APFF**

#### **Atividade portuária**

34. Tal como consta da Tabela 12, a atividade de movimentação de carga no porto da Figueira da Foz apresenta uma trajetória irregular, oscilando entre quebras e crescimentos, estando prevista, na documentação previsional da APFF, uma quebra de -6,9% para 2023, e que é consistente com a tendência observada nos primeiros oito meses do corrente ano (-11,1%).

**Tabela 12** – Movimento portuário no porto da Figueira da Foz

Figueira da Foz	2019	2020	2021	2022	2023 (e)	2024 (p)	$\Delta\%$ '23/'22	$\Delta\%$ média '19-'23	$\Delta\%$ '24/'23
Carga (10 <sup>3</sup> ton)	1 933	2 020	1 826	2 363	2 200	2 340	-6,9%	3,3%	6,4%
Contentores (10 <sup>3</sup> TEU)	20	18	21	21	21	24	2,5%	1,0%	11,8%
Navios (unid.)	458	472	401	546	478	515	-12,5%	1,1%	7,7%
AB (10 <sup>3</sup> )	1 617	1 741	1 455	1 572	1 735	1 864	10,3%	1,8%	7,5%

34.1. No que reporta ao tráfego de contentores, a APFF prevê uma evolução favorável +2,5% em 2023 e +11,8% em 2024, corroborada pelo crescimento de +5,6% deste tipo de tráfego de janeiro a agosto do corrente ano.

34.2. No que se refere ao movimento de navios, as previsões apontam para uma redução em 2023 de -12,5% no número de escalas e um aumento de +10,3% na AB, sendo que, para 2024, se admitem aumentos, respetivamente, de +7,7% e +7,5%.

Assinale-se, no entanto, que, de janeiro a agosto de 2023, o número de escalas e a AB dos navios apresentam uma evolução negativa, alinhando-se com a tendência de escalas mas não corroborando uma perspetiva de crescimento da AB no corrente ano.

### **Situação económica**

35. A estrutura económica da APFF que enquadra a proposta de revisão do RT para 2024, avaliada pelos resultados líquidos dos exercícios, tanto com base em valores reais (2021-2022), mas também com base em previsões (2023-2024), parece revelar fragilidades, ilustradas pelos resultados negativos em todo o período (2021-2024), os quais oscilam entre -3 M€ e -2 M€, embora deva ser assinalado que os resultados antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos são positivos em todo o período (Tabela 13).

**Tabela 13 – Evolução anual da situação económica da APFF**

(10<sup>3</sup> €)

RENDIMENTOS E GASTOS	2021	2022	2023 (e)	2024 (p)	Δ% '24/'23	% s/ TRG '22
Vendas e Serviços Prestados (VSP)	1 263	1 491	2 998	3 341	11,4%	25,7%
Outros Rendimentos e Ganhos	3 365	4 300	3 451	2 289	-33,7%	74,3%
Total de Rendimentos e Ganhos (TRG)	4 628	5 791	6 449	5 630	-12,7%	100,0%
Δ%	---	25,1%	11,4%	-12,7%	---	---
Gastos com Pessoal	-1 782	-1 665	-1 789	-1 807	1,0%	-28,8%
Outros Gastos e Perdas	-2 828	-2 890	-4 168	-3 173	-23,9%	-49,9%
Total de Perdas e Gastos	-4 610	-4 555	-5 957	-4 980	-16,4%	-78,7%
Resultado antes de Depreciações, Gastos de Financiamento e Impostos	18	1 236	492	651	32,1%	21,3%
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	-2 991	-2 084	-2 800	-2 653	-5,2%	-36,0%
Rentabilidade das VSP	-236,8%	-139,7%	-93,4%	-79,4%	---	---
Rentabilidade das VSP e Outros Rendim.	-64,6%	-36,0%	-43,4%	-47,1%	---	---

35.1. As vendas representaram, em 2022 (último ano com dados reais), apenas um quarto dos rendimentos da APFF, embora esteja previsto o aumento do seu peso em 2023 (46,5%) e 2024 (59,3%), sendo que a rentabilidade das vendas, apesar de significativamente negativa, tem vindo a melhorar continuamente desde 2021, altura em que representava -236,8%, estimando-se que em 2024 seja de -79,4%.

35.2. Os gastos e perdas não apresentam uma tendência consistente, alternando entre aumentos e reduções.

### Áreas de negócio

36. A evolução dos rendimentos por área de negócio permite concluir que, em 2022, último ano com dados reais, o volume de rendimentos associados à atividade inserida no perímetro do RT, cuja proposta de revisão está em apreciação, representou 71,3% do total, secundado pelo regulamento de tarifas específicas, que representou 18,4% (Tabelas 14 e 15).

**Tabela 14 – Evolução anual dos rendimentos da APFF**

(10<sup>3</sup> €)

RENDIMENTOS POR ÁREAS DE NEGÓCIO	2021	2022	2023 (e)	2024 (p)	Δ% '24/'23	Δ% média '21-'23	Quota Média
Regulamento Geral de Tarifas	2 894	3 925	4 501	3 448	-23,4%	24,7%	66,5%
Regulamento de Tarifas Específicas	1 182	1 013	1 330	1 548	16,4%	6,1%	23,1%
Concessões de Movimentação de Carga	0	0	0	0	---	---	0,0%
Concessões de Pesca	263	266	284	290	2,3%	3,8%	5,0%
Concessões de Náutica de Recreio	226	244	238	257	8,3%	2,6%	4,4%
Outras Concessões	0	0	0	0	---	---	0,0%
Outras Áreas de Negócio	49	59	52	57	11,1%	2,6%	1,0%
Total	4 614	5 507	6 405	5 601	-12,6%	17,8%	100,0%
Δ% N / N-1	---	19,3%	16,3%	-12,6%	---	---	---

- 36.1. O significativo peso das áreas de negócio que estão associadas à atividade de movimentação de carga, em termos de fornecimento de bens e serviços, advém do facto de se tratar de um porto que funciona no modelo de *'tool port'*, não dispondo de qualquer terminal ou cais concessionado.
- 36.2. Os rendimentos associados ao RT apresentam uma trajetória crescente, traduzida por uma taxa média anual de crescimento de 24,7% (2021-2023), sendo que a segunda fonte mais importante de rendimentos, o regulamento de tarifas específicas, apresenta, no mesmo período, uma taxa de crescimento de menor expressão (+6,1%).
37. As diferentes áreas de negócio apresentam diferentes graus de incorporação de recursos para assegurar o seu desenvolvimento, apresentando-se, na Tabela 15, o resumo das respetivas estruturas económicas em 2022. Da leitura da tabela ressalta o expressivo défice de exploração associado ao RT, de valor correspondente a 44,1% do total de rendimentos que gera, correspondendo a um resultado de -1,7 M€, sendo que os gastos diretos representam, só por si, 124,9% dos rendimentos correspondentes.

**Tabela 15 – Estrutura económica por área de negócio, 2022**

(10<sup>3</sup> €)

RENDIMENTOS POR ÁREAS DE NEGÓCIO	Rendimentos	Quota %	Δ% sobre 2021	Gastos Diretos	Gastos Indiretos	Gastos Totais	Resultados	% Result/Rend
Regulamento Geral de Tarifas	3 925	71,3%	35,6%	-4 901	-755	-5 656	-1 731	-44,1%
Regulamento de Tarifas Específicas	1 013	18,4%	-14,3%	-236	-307	-542	470	46,4%
Concessões de Movimentação de Carga	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Concessões de Pesca	266	4,8%	1,2%	-929	-67	-996	-730	-274,2%
Concessões de Náutica de Recreio	244	4,4%	8,1%	-304	-61	-365	-121	-49,3%
Outras Concessões	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Outras Áreas de Negócio	59	1,1%	19,6%	0	-18	-18	41	69,6%
<b>Total</b>	<b>5 507</b>	<b>100,0%</b>	<b>19,3%</b>	<b>-6 370</b>	<b>-1 207</b>	<b>-7 577</b>	<b>-2 071</b>	<b>-37,6%</b>
Δ% N / N-1	100,0%	---	---	115,7%	21,9%	137,6%	37,6%	---

### Serviços prestados no âmbito do RT

38. A Tabela 16 apresenta a evolução anual dos rendimentos associados aos diversos serviços portuários que integram o RT, da qual é possível concluir que estes serviços apresentam elevadas assimetrias entre si, com o serviço da TUP Navio a deter uma quota média, no período 2021-2014, de 39,9%, seguido do da pilotagem, com uma média de 16,2%, e o serviço de amarração/desamarração, com 6%.

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

(10<sup>3</sup> €)

RENDIMENTOS POR SERVIÇOS PORTUÁRIOS	2021	2022	2023 (e)	2024 (p)	Δ% '24/'23	Δ% média '21-'23	Quota Média
TUP Navio	1 137	1 874	2 161	851	-60,6%	37,8%	39,9%
Pilotagem	504	579	605	659	8,8%	9,6%	16,2%
Reboque	0	0	0	0	---	---	0,0%
Amarração / Desamarração	192	225	214	237	11,0%	5,5%	6,0%
Movimento de Cargas	0	0	0	0	---	---	0,0%
Tráfego de Passageiros	0	0	0	0	---	---	0,0%
Armazenagem / Ocupação de Espaços	4	3	6	6	3,6%	22,3%	0,1%
Uso de Equipamentos	19	21	0	0	---	-100,0%	0,3%
Fornecimentos	0	0	0	0	---	---	0,0%
Resíduos	0	0	0	0	---	---	0,0%
Diversos	1 037	1 224	1 515	1 695	11,9%	20,9%	37,5%
<b>Total</b>	<b>2 894</b>	<b>3 925</b>	<b>4 501</b>	<b>3 448</b>	<b>-23,4%</b>	<b>24,7%</b>	<b>100,0%</b>
Δ% N / N-1	---	35,6%	14,7%	-23,4%	---	---	---

A evolução anual média dos rendimentos subjacente aos serviços portuários integrados no RT, entre 2021 e 2023, é positiva (+24,7%), para a qual contribui a variação também positiva nos serviços da TUP Navio, pilotagem e amarração/desamarração, com variações médias anuais de respetivamente, +37,8%, de +9,6% e de +5,5%.

39. Na Tabela 17 é apresentado o resumo da estrutura económica, em 2022, dos diversos serviços portuários que integram o RT, revelando, também, os distintos graus de intensidade de incorporação de recursos para a sua prestação e, por conseguinte, as correspondentes assimetrias no que concerne aos respetivos resultados de exploração.

**Tabela 17 – Estrutura económica por serviço portuário, 2022**

(10<sup>3</sup> €)

SERVIÇOS PORTUÁRIOS	Rendimentos	Quota %	Δ% sobre 2021	Gastos Diretos	Gastos Indiretos	Gastos Totais	Resultados	% Result/Rend
TUP Navio	1 874	47,7%	64,7%	-3 591	-166	-3 756	-1 883	-100,5%
Pilotagem	579	14,8%	14,9%	-739	-150	-889	-310	-53,5%
Reboque	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Amarração / Desamarração	225	5,7%	17,2%	-62	-68	-131	94	41,9%
Movimento de Cargas	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Tráfego de Passageiros	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Armazenagem / Ocupação de Espaços	3	0,1%	-30,3%	-1	-1	-2	1	41,9%
Uso de Equipamentos	21	0,5%	6,8%	-10	-6	-17	4	19,8%
Fornecimentos	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Resíduos	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Diversos	1 224	31,2%	18,0%	-498	-364	-862	362	29,5%
<b>Total</b>	<b>3 925</b>	<b>100,0%</b>	<b>35,6%</b>	<b>-4 901</b>	<b>-755</b>	<b>-5 656</b>	<b>-1 731</b>	<b>-44,1%</b>
% sobre Rendimentos	100,0%	---	---	-124,9%	-19,2%	-144,1%	-44,1%	---

39.1. Uma primeira conclusão é o forte desequilíbrio entre os rendimentos gerados e os gastos incorporados nos dois serviços com maior nível de rendimentos, i.e., a TUP Navio e a pilotagem, cujos rendimentos representam, respetivamente, 47,7% e 14,8% do total de rendimentos, e que refletem défices significativos, que ascendem a 100,5% e 53,5%, respetivamente.

39.2. Globalmente, a exploração dos serviços portuários na Figueira da Foz gera um resultado negativo de 1,7 M€, correspondendo a 44,1% do total de rendimentos.

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

40. No memorando que acompanha a proposta de revisão do RT para 2024, a APFF 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%”*.
41. A APFF 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.”*.
42. Esta refere ainda que *“A APFF, S.A., apesar de não registar trocas comerciais diretas com os países envolvidos no conflito armado (Ucrânia e Rússia), não ficou incólume aos efeitos colaterais, através do aumento dos custos com a aquisição de energia elétrica (...) e [das] 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.”*.
43. 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);
  - A introdução do equipamento “escada de portaló”, com um valor de €50/dia (artigo 25.º).
44. De acordo com a APFF, esta taxa de atualização tarifária vai contribuir *“positivamente, através do aumento do volume de negócios, estimado em 78 mil euros, para o objetivo definido pelo Acionista Estado, nomeadamente, reduzir o peso dos gastos operacionais no volume de negócios, face ao ano anterior.”*
45. O Plano de Atividades e Orçamento 2023-2025 (PAO 2023-2025) da APFF estabelece que *“As principais ações e medidas a desenvolver (...) destinam-se ao aumento da competitividade e da sustentabilidade ambiental do Porto da Figueira da Foz”,* pelo que se prevê a realização dos investimentos relacionados com a melhoria das acessibilidade marítimos e das infraestruturas, projeto esse que tem uma *“natureza estrutural para o Porto da Figueira da Foz, na medida em que capacitará as suas infraestruturas físicas para a oferta de serviços a navios de maior porte (...)”* e que, como tal está *“previsto na “Estratégia para o Aumento da Competitividade dos Portos do Continente” e no Programa Nacional de Investimentos (PNI) 2030, estando previsto ser financiado pelo Programa Portugal 2030”*.
46. Existem ainda projetos de investimento inseridos na agenda da transição energética e digital definida pela APFF, e que visa reduzir a pegada carbónica do porto, num montante de investimento total, no triénio 2023-2025, de 3,3 M€, dos quais 200 mil€ financiados por fundos comunitários e o restante por fundos próprios da APFF.
47. De acordo com os cálculos, apresentados pela APFF, da taxa de rentabilidade média bruta ponderada corrigida de verbas não elegíveis, esta é de -26,22%, significativamente inferior à taxa de rentabilidade de referência que, para 2024, é de 24,85%.
48. No memorando que acompanha a proposta de revisão do RT para 2024 da APFF, esta apresenta uma tabela comparativa da TUP Navio com as praticadas nos portos de Leixões e Aveiro em 2023, embora refira que *“o fator preço da Administração Portuária, só por si, não é determinante para a fixação das cargas, pesando outros fatores tais como proximidades do porto à indústria e/ou consumo, espaço disponível para estacionamento de cargas ou construção de unidades industriais dentro do porto, descongestionamento de*

*acessos rodoviários, ferroviários e marítimos, fiabilidade do serviço marítimo, estabilidade laboral das empresas de estiva, preço praticado pelas empresas de estiva, entre outros”.*

49. A análise apresentada pela APFF consiste na comparação da TUP Navio para navios específicos, concretamente navios de carga geral e navios porta-contentores (estes últimos com linha regular e 52 escalas por ano) e é possível concluir que, para os navios de carga geral, a TUP Navio praticada no porto da Figueira da Foz é superior à praticada no porto de Leixões mas inferior à praticada no porto de Aveiro. No entanto, para os navios porta-contentores, a TUP Navio praticada no porto de Figueira da Foz é a mais elevada de todos os portos em análise.
50. A APFF submeteu a proposta de RT para 2024 à apreciação da Comunidade Portuária de Figueira da Foz (CPFF), 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 da Figueira da Foz, uma vez que, no seu entender, *“A atividade dos portos depende muito da economia mundial e no caso concreto da Figueira da Foz, em que as exportações representam cerca de 60%, qualquer aumento significativo do tarifário é perda direta de competitividade das empresas que o utilizam nos mercados internacionais”*. Assim, propõem que a taxa de atualização não seja *“superior a 50% do valor proposto, podendo eventualmente ser [revista] em 1 julho 2024 em função dos resultados finais do IHPC 2023 e da conjuntura económica internacional”*.
51. A CPFF defende ainda que devem ser igualadas as taxas aplicadas à carga geral e à carga líquida, não pelo que isto *“pode representar em receita, mas por ser mais justo e adequado”*.
52. A APFF respondeu com os seguintes argumentos:
- 52.1. *“A atualização tarifária proposta para 2024 não resulta de um exercício meramente aritmético, mas sim da ponderação um conjunto de variáveis, tais como movimento portuário, ocupação dos edifícios e terraplenos, gastos operacionais, investimentos e respetivas fontes de financiamento e cumprimento das orientações emanadas pelo Acionista da Empresa-Mãe”;*
- 52.2. *“Em 2024 perspetiva-se, com a celebração do contrato de concessão do serviço de reboques e amarração, uma melhoria qualitativa na oferta aos clientes do porto da Figueira da Foz (...) implicará uma perda de receita, em 2024, de 173 mil euros, uma vez que a APFF, S.A. deixará de cobrar as tarifas de amarração/desamarração, continuando a suportar os encargos com o pessoal que se encontrava afeto à realização deste serviço (...)”*.



53. Assim, a APFF conclui que a sua proposta é equilibrada para todas as partes interessadas, na medida em que:

53.1. *“Na ótica da APFF, S.A., permite assegurar o cumprimento de todas as orientações do Acionista, sem arrecadar receita excedentária, uma vez que 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 (...); e*

53.2. *“Para os carregadores configura uma atualização, face aos valores de 2023, da fatura portuária, composta pela TUP-Navio, Pilotagem e Taxas de Utilização de Infraestruturas, de 2,6%, percentagem que vai ao encontro das expectativas da Comunidade Portuária”.*

54. Por fim, a Comunidade Portuária da Figueira da Foz, através de mensagem de correio eletrónico de 24 de agosto, vem concordar com a atualização do RT para 2024.

54.1. Em 2024 perspetiva-se, com a celebração do contrato de concessão do serviço de reboques e amarração, uma melhoria qualitativa na oferta aos clientes do porto da Figueira da Foz, tanto na qualidade dos meios colocados à disposição como na eficiência do serviço. Esta concessão implicará uma perda de receita, em 2024, de 173 mil euros, uma vez que a APFF deixará de cobrar as tarifas de amarração/desamarração, continuando a suportar os encargos com o pessoal que se encontrava afeto à realização deste serviço, alocando-os a outras funções com vista a melhorar o serviço prestado aos clientes do porto



### **III. CONCLUSÕES**

55. No seguimento do exposto, a AMT aprova a proposta de revisão do regulamento de tarifas para 2024 apresentada pela APFF, 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 favorável da Comunidade Portuária da Figueira da Foz.

Lisboa, 30 de novembro de 2023