

PARECER N.º 113/AMT/2023

I. ENQUADRAMENTO

I.1. Objeto

1. O presente Parecer da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) configura a apreciação desta autoridade, nos termos da alínea e) do n.º 4 do artigo 5.º dos seus estatutos, aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, na sua redação atual, da proposta de Regulamento de Tarifas de 2024 da APS - Administração dos Portos de Sines e do Algarve, S.A. (APS), nas suas duas componentes, respetivamente, relativas ao porto de Sines e aos portos comerciais de Faro e de Portimão.
2. A presente proposta de regulamento de tarifas foi apresentada pela APS, através das suas mensagens de correio eletrónico de 30 de agosto de 2023, contendo os seguintes elementos:
 - 2.1. Dois projetos de regulamentos de tarifas para 2024, um respeitante ao porto de Sines e outro aos portos comerciais de Faro e de Portimão;
 - 2.2. Duas notas justificativas, relativas às revisões do Regulamento geral de tarifas (RT) para 2024, respetivamente para o porto de Sines e para os portos comerciais de Faro e de Portimão, incluindo, em ambos, os seguintes anexos:
 - Anexo I – Metodologia de revisão dos RT para 2024, respetivamente, no porto de Sines e nos portos comerciais de Faro e de Portimão,
 - Anexo II – Comparações das taxas portuárias praticadas no porto de Sines e nos portos comerciais de Faro e de Portimão, com as praticadas noutros portos ibéricos
 - Anexo III - Contas de exploração analítica por área de negócio e por tipo de serviço do RT – anos 2021, 2022, 2023 e 2024, relativamente ao porto de Sines e aos portos comerciais de Faro e de Portimão
 - Anexo IV - Demonstrações dos resultados por natureza – anos 2020 (apenas para Sines), 2021, 2022, 2023 (estimado) e 2024 (previsto), relativamente ao porto de Sines e aos portos comerciais de Faro e de Portimão
 - Anexo V – Consultas/audiências prévias às entidades das Comunidades Portuárias, de Sines e de Faro e de Portimão, sobre as propostas de revisão dos RT para 2024

- Anexo VI - Taxas e proveitos associados - anos 2022, 2023 (estimado) e 2024 (previsional), relativamente ao porto de Sines e aos portos comerciais de Faro e de Portimão
- Anexo VII – Programa de investimentos da APS (apenas apresentada na nota justificativa associada ao porto de Sines)
- Anexo VIII – Taxa de rentabilidade bruta média, relativamente ao porto de Sines (ficheiros *pdf* e *excel*) e aos portos comerciais de Faro e de Portimão (apenas em ficheiro *excel*);

2.3. Troca de correspondência (mensagens eletrónicas) entre a APS e as Comunidades Portuárias:

- Comunidade Portuária de Sines: CPLS – Comunidade Portuária e Logística de Sines e MSC - *Mediterranean Shipping Company* (Portugal) - Agentes de navegação, S.A.
- Comunidade Portuária de Faro e de Portimão: Cimpor – Cimentos de Portugal, S.A. e *James Rawes* Navegação, Ld.^a

3. Na sequência de solicitação da AMT, a APS disponibilizou, a 16 de novembro de 2023, o Relatório de Gestão e Contas do Exercício de 2022 e os Plano de Atividades e Orçamento para 2023 e 2024.
4. Finalmente, também na sequência de pedido de esclarecimentos da AMT, a APS apresentou, em 23 de novembro de 2023, informações complementares sobre os pressupostos nos quais assenta a proposta de revisão do regulamento de tarifas para 2024, bem como sobre alguns parâmetros financeiros constantes dos elementos fornecidos por aquela Administração Portuária (AP).

I.2. Contexto geral

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

estruturante, tanto público como privado, neste caso particular aplicável à competitividade e qualidade dos serviços no sistema portuário nacional.

6. Constitui uma das atribuições desta autoridade para o setor dos portos comerciais e dos transportes marítimos, e por vias navegáveis interiores, *“Analisar, apreciar e aprovar anualmente as propostas de regulamentos de tarifas de cada uma das administrações portuárias”*, aplicável apenas às AP do território continental, por força da aplicação conjugada da alínea e) do n.º 4 com o n.º 6, ambos do artigo 5.º dos estatutos da AMT.
7. Nesse sentido, a promoção da competitividade do setor portuário é uma das linhas mestras da atuação da AMT, também, e desde logo, porque o próprio Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de novembro, que aprova o Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente, ainda que emitido num contexto anterior à criação da AMT, estabelece que aquele regulamento é um instrumento de desenvolvimento dos portos que deve contribuir para alcançar uma quota significativa no mercado internacional de serviços portuários, melhorar o desempenho da estrutura portuária e a sua produtividade.
8. Por sua vez, a necessidade de *“assegurar o funcionamento eficiente dos mercados”* e *“a concorrência (...) entre os agentes mercantis”*, em linha com o previsto nas alíneas f) do artigo 81.º e a) do artigo 99.º, ambos da Constituição da República Portuguesa, bem como a defesa da aplicação do princípio da equivalência no que se refere à relação custo benefício entre a taxa e a prestação administrativa que esta visa compensar, constituem, igualmente, vetores que norteiam a atuação da AMT.
9. Assim, a AMT, ciente da imprescindibilidade de estabelecer um procedimento claro, objetivo e sistematizado no que concerne ao envio da informação relevante para o exercício das suas obrigações legais e estatutárias, com vista a melhor servir o interesse público, publicou a Deliberação n.º 1025/2018, em Diário da República, 2.ª série, n.º 183, de 21 de setembro, que aprova as *“Linhas de Orientação para a implementação da alínea e) do n.º 4 do artigo 5.º dos estatutos da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio”*, as quais visam disciplinar os procedimentos de aprovação e atualização de regulamentos de tarifas das AP do continente e alcançar uma progressiva harmonização entre o custo das diversas operações e os respetivos valores de faturação considerados no tarifário.
10. Nesta sequência, ao abrigo das suas competências, e de acordo com as mencionadas linhas de orientação, as AP elaboraram e apresentaram as suas propostas de regulamentos de tarifas para 2024.

11. Estas propostas tiveram em linha de conta:

- 11.1. A atual incerteza da evolução da conjuntura económica, ainda condicionada pelas consequências da situação geopolítica internacional, em particular no que concerne ao abastecimento e preços praticados dos bens e serviços energéticos;
- 11.2. Os objetivos estratégicos de apoio à dinamização da atividade portuária e à simplificação administrativa definidos na Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017, de 24 de novembro, que aprovou a Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente - Horizonte 2026;
- 11.3. A Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030, aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 68/2021, de 4 de junho, e ainda a consideração, cada vez mais premente, das perspetivas de digitalização e de sustentabilidade, particularmente em termos da descarbonização.

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

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

13. Em síntese, as orientações europeias e nacionais para o setor portuário influenciam, de forma relevante, a política tarifária de cada porto, devendo ser tidas em devida conta na aprovação das propostas de revisão dos regulamentos de tarifas em cada ano.
14. Nesse sentido, deve procurar-se o equilíbrio, nem sempre fácil face à diversidade de circunstancialismos locais, entre as necessidades de investimento e modernização da infraestrutura e serviços, e os imperativos de transparência, de equivalência e de proporcionalidade entre as taxas por serviços prestados e os custos tidos com esses serviços, sempre num caminho de promoção da competitividade e concorrência saudável no setor.

II. PARECER DA AMT

II.1. Conjuntura macroeconómica

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

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

16. De acordo com as previsões do verão de 2023 da Comissão Europeia (CE), a fraqueza na procura interna na União Europeia (UE), em particular no consumo, mostra que os preços elevados e ainda em alta para a maioria dos bens e serviços ao consumidor estão a causar um impacto relevante, apesar da queda nos preços da energia e de um mercado de trabalho forte, com taxas de desemprego historicamente baixas, contínua expansão do emprego e aumento dos salários.
 - 16.1. A acentuada desaceleração na concessão de crédito bancário à economia mostra que a política monetária restritiva está a fazer-se sentir na economia, apontando para uma desaceleração da atividade económica no verão e nos meses seguintes, com uma contínua fraqueza na indústria e um enfraquecimento do *momentum* nos serviços, apesar de uma forte temporada turística em muitas partes da Europa.

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

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

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

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

(a) 10-year government bond yields for the euro area equal the German government bond yields.

(b) 42 industrial countries: EU, TR, CH, NR, UK, US, CA, JP, AU, MX, NZ, KO, CN, HK, RU, BR. (c) ICE Dutch TTF. (d) GDP-weighted average of electricity prices in DE, FR, IT, ES, NL, BE, AT.

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

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

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

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

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

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

17.2. Essencialmente, o BdP destaca os seguintes aspetos:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Num contexto de abrandamento económico, mantém-se a tendência de aumento da taxa de atividade e de emprego para níveis historicamente elevados, assumindo-se

que as empresas absorvem parcialmente o choque da desaceleração económica ao invés de reduzir a mão-de-obra.

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

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

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

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

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

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

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

Notas: e = estimativa; p = previsão.

FONTES: INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA E MINISTÉRIO DAS FINANÇAS.

II.2. Enquadramento da proposta da APS

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

20.1. As infraestruturas portuárias podem intervir em diversos tipos de mercado, tendo em consideração variados parâmetros como sejam, por exemplo, os tipos e modos de acondicionamento de carga, a localização geográfica do porto, origem e destino das cargas que passam pelo porto, características físicas da infraestrutura portuária, em

particular a disponibilidade de áreas portuárias terrestres e molhadas, e profundidades disponíveis, entre outros atributos.

- 20.2. Vários portos nacionais servem cumulativamente diversos tipos de mercado, que vão desde uma unidade produtiva local ao nível regional e nacional, estendendo-se o seu *hinterland*, em alguns casos, à Península Ibérica ou mesmo a outras geografias europeias.
21. O sistema portuário nacional, ainda que em concorrência com portos de outras regiões localizadas na fachada Atlântica da Europa, assume uma particular relevância, dada a sua situação geográfica privilegiada no cruzamento das principais rotas de tráfego marítimo Norte-Sul e Oeste-Este, que interligam a Europa à América, África e Extremo Oriente, potenciada e valorizada também pelo aumento dos fluxos de comércio entre a UE e as regiões exteriores acessíveis por mar.
22. Perante a atual conjuntura macroeconómica, já acima apresentada, a previsão da atividade portuária em 2024 mantém-se complexa e encerra elevadas margens de erro, resultando, no fundo, como natural corolário da também elevada incerteza quanto ao comportamento da economia, em geral, e da atividade de transporte de bens, em particular.
23. Contudo, as AP, seguindo as linhas de orientação emitidas pela AMT no contexto da apresentação das respetivas propostas de revisão dos regulamentos de tarifas, apresentaram as previsões de rendimentos para 2024, utilizados como referência no âmbito deste parecer.

II.2.1. Atividade portuária

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

Tabela 4 – Movimento de carga por porto

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

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

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

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

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

³ Unidade equivalente de contentores de 20 pés.

Tabela 5 – Movimento de contentores por porto

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

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

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

Tabela 6 – Movimento de navios por porto

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

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

II.2.2. Situação económica global das AP

28. A situação económica das AP não é só, nem principalmente, determinada pelo resultado da atividade desenvolvida no âmbito dos serviços incluídos nos respetivos regulamentos gerais de tarifas (RT), distribuindo-se por várias áreas de negócios, cuja evolução anual dos respetivos rendimentos se processa com relativa estabilidade, em termos de quotas do volume total, como decorre da observação da Tabela 7, sendo os RT responsáveis por uma quota média de 31,7%.

Tabela 7 – Evolução anual do volume de rendimentos das AP

(10³ €)

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

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

Tabela 8 – Estrutura económica por área de negócio em 2022

(10³ €)

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

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

29.2. É ainda de assinalar a relativa relevância dos serviços prestados no âmbito das tarifas específicas, parte dos quais se inscrevem no perímetro dos serviços portuários, e que detêm uma quota de 9,5% do total dos rendimentos

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

30.1. A este valor global subjazem valores díspares dos resultados líquidos por área de negócio, sendo de realçar que a área relativa ao RT é deficitária em 12,8%, correspondente a -8,8 M€, a que se contrapõe a área das concessões de movimentação de carga, que gera um resultado positivo de 40,3% dos rendimentos, correspondente a 34,6 M€.

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

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

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

Tabela 9 – Percentagem de gastos diretos/rendimentos, 2022

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

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

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

(10³ €)

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

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

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

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

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

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

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

Tabela 11 – Evolução anual da situação económica das AP

(10³ €)

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

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

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

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

II.2.3. Situação económica da APS

Atividade portuária

35. A jurisdição da APS inclui o porto de Sines e os portos comerciais de Faro e de Portimão, cujo movimento portuário desde 2019 e previsional até 2024 é apresentado nas Tabelas 12, 13 e 14, tendo essencialmente por base o Relatório de Gestão e Contas do Exercício de 2022 e os Planos de Atividades e Orçamento (PAO) para 2023 e 2024, da APS, a par, quando necessário, de dados estatísticos da AMT relativamente a anos anteriores.

36. Relativamente ao porto de Sines, é possível observar uma variação média anual entre 2019 e 2023 de 1,9%, prevendo os documentos de programação referidos da APS que o corrente

ano encerre com um valor similar a 2022 (+0,4%) e um crescimento significativo (+10,2%) no próximo ano de 2024 (Tabela 12).

36.1. Assinale-se, contudo, que esta previsão não é confirmada pelo sentido da evolução (negativa) do movimento registado nos primeiros oito meses de 2023 no porto de Sines (-5,9%).

Tabela 12 – Movimento portuário no porto de Sines

Sines	2019	2020	2021	2022	2023 (e)	2024 (p)	$\Delta\%$ '23/'22	$\Delta\%$ média '19-'23	$\Delta\%$ '24/'23
Carga (10 ³ ton)	41 784	42 157	46 554	44 812	45 007	49 594	0,4%	1,9%	10,2%
Contentores (10 ³ TEU)	1 423	1 612	1 824	1 663	1 696	1 900	2,0%	4,5%	12,0%
Navios (unid.)	2 119	1 995	1 949	1 927	1 972	2 324	2,3%	-1,8%	17,8%
AB (10 ³)	85 518	88 981	81 957	83 249	90 065	100 965	8,2%	1,3%	12,1%

36.2. No caso do tráfego de contentores, regista-se presentemente um comportamento pouco favorável, com uma quebra de tráfego expressiva de 2021 para 2022 (-8,9%), contudo, as previsões de tráfego apontam para um pequeno aumento no corrente ano (+2%) e um crescimento significativo em 2024 (+12%), recuperando e ultrapassando a perda observada.

A este propósito assinale-se que, entre janeiro e agosto de 2023, o tráfego de contentores no porto de Sines caiu 3,6%, no entanto, em recuperação progressiva de uma queda que no primeiro trimestre atingiu 15,2%.

36.3. No que concerne a escalas de navios, estima-se um ligeiro aumento em 2023 (+2,3%) e o seu reforço para 17,8% em 2024, naturalmente também acompanhados de aumentos na AB.

Os dados dos primeiros oito meses de 2023 apontam para uma quebra de escalas de navios no porto de Sines de 2,6%, contudo, associado a um aumento de AB de 14,6%.

37. No que reporta ao porto de Faro, que assegura essencialmente o escoamento dos produtos da unidade de Loulé da CIMPOR, após uma quebra no ano de 2021 e o início da recuperação em 2022, perspectiva-se que no corrente ano essa recuperação prossiga (+55%) e que continue, de forma bem mais ligeira, em 2024 (+3,2%), sem atingir o valor de 2020 (Tabela 13).

Tabela 13 – Movimento portuário no porto de Faro

Faro	2019	2020	2021	2022	2023 (e)	2024 (p)	Δ% '23/'22	Δ% média '19-'23	Δ% '24/'23
Carga (10 ³ ton)	112	181	46	73	95	98	29,8%	-4,0%	3,2%
Navios (unid.)	29	46	15	20	31	32	55,0%	1,7%	3,2%
AB (10 ³)	90	138	41	63	100	104	59,5%	2,8%	3,2%

37.1. Essa projeção é consentânea com o movimento de carga registado nos primeiros oito meses de 2023, que aumentou 47,5%.

37.2. No caso dos navios, a tendência é similar, com um aumento em 2023 de 55% – corroborada pelo aumento das escalas de navios entre janeiro de agosto deste ano constantes das estatísticas da AMT (+80%) – a manter-se, apesar de em menor expressão, em 2024 (+3,2%).

38. Em relação ao porto de Portimão, que presentemente regista essencialmente tráfego de passageiros em navios de cruzeiros, as estimativas apontam para uma redução de escalas em 2023 de 6,3%, confirmada em termos qualitativos pelas referidas estatísticas dos primeiros oito meses deste ano (-15%), mas que se estima que recupere em 2024 (+11,7%) (Tabela 14).

Tabela 14 – Movimento portuário no porto de Portimão

Portimão	2019	2020	2021	2022	2023 (e)	2024 (p)	Δ% '23/'22	Δ% média '19-'23	Δ% '24/'23
Navios (unid.)	78	7	24	64	60	67	-6,3%	-6,3%	11,7%
AB (10 ³)	1 298	8	244	1 289	1 208	1 349	-6,3%	-1,8%	11,7%

Situação económica

39. No que se refere à estrutura económica do porto de Sines, esta apresenta uma significativa estabilidade, com um resultado líquido que, não obstante estar em queda desde 2021, se prevê que aumente 18,6% em 2024 (para 17,6 M€), valor ainda inferior aos de 2021 (19,9 M€) e 2022 (18,2 M€) (Tabela 15).

Tabela 15 – Evolução anual da situação económica do porto de Sines

RENDIMENTOS E GASTOS - Porto de Sines	2021	2022	2023 (e)	2024 (p)	Δ% '24/'23	% s/ TRG '22
Vendas e Serviços Prestados (VSP)	44 593	48 625	43 722	50 207	14,8%	79,6%
Outros Rendimentos e Ganhos	10 751	12 437	11 495	11 882	3,4%	20,4%
Total de Rendimentos e Ganhos (TRG)	55 344	61 062	55 217	62 089	12,4%	100,0%
Δ%	---	10,3%	-9,6%	12,4%	---	---
Gastos com Pessoal	-10 078	-10 380	-11 802	-12 637	7,1%	-17,0%
Outros Gastos e Perdas	-9 064	-16 012	-11 483	-13 146	14,5%	-26,2%
Total de Perdas e Gastos	-19 143	-26 392	-23 285	-25 783	10,7%	-43,2%
Resultado antes de Depreciações, Gastos de Financiamento e Impostos	36 202	34 670	31 932	36 306	13,7%	56,8%
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	19 875	18 150	14 859	17 623	18,6%	29,7%
Rentabilidade das VSP	44,6%	37,3%	34,0%	35,1%	---	---
Rentabilidade das VSP e Outros Rendim.	35,9%	29,7%	26,9%	28,4%	---	---

- 39.1. As vendas representavam, em 2022, último ano com contas fechadas, 79,6% do total dos rendimentos e ganhos, com uma rentabilidade (relativamente ao resultado líquido) de 37,3%, que se prevê que possa diminuir para +34% em 2023, mas recuperar ligeiramente em 2024 (+35,1%).
- 39.2. Assinala-se que, a par do aumento em 2024 das vendas (14,8%), contribuindo para um aumento do total de rendimentos e ganhos de 12,4%, prevê-se que o total de gastos e perdas aumente 10,7%, com um aumento superior na rubrica Outros gastos e perdas (14,5%) do que na rubrica Gastos com pessoal (7,1%).
40. Em relação aos portos comerciais do Algarve, o resultado líquido é negativo desde 2021, com um aumento muito significativo do défice previsto para 2024 (+1361,7%), o qual se justifica por aumentos significativos, tanto nos Outros rendimentos e ganhos, como nos Outros gastos e perdas, mas superior, em termos absolutos, nesta última rubrica (Tabela 16).

Tabela 16 – Evolução anual da situação económica dos portos do Algarve

RENDIMENTOS E GASTOS - Portos Faro/Portimão	2021	2022	2023 (e)	2024 (p)	Δ% '24/'23	% s/ TRG '22
Vendas e Serviços Prestados (VSP)	872	1 237	1 338	1 013	-24,3%	94,4%
Outros Rendimentos e Ganhos	92	74	1	17 000	1699900,0%	5,6%
Total de Rendimentos e Ganhos (TRG)	963	1 311	1 339	18 013	1245,3%	100,0%
Δ%	---	36,1%	2,1%	1245,3%	---	---
Gastos com Pessoal	-1 314	-1 216	-1 158	-1 338	15,5%	-92,7%
Outros Gastos e Perdas	-727	-937	-919	-29 021	3057,9%	-71,5%
Total de Perdas e Gastos	-2 041	-2 153	-2 077	-30 359	1361,7%	-164,2%
Resultado antes de Depreciações, Gastos de Financiamento e Impostos	-1 078	-842	-738	-12 346	1572,9%	-64,2%
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	-1 196	-927	-738	-12 347	1573,0%	-70,7%
Rentabilidade das VSP	-137,2%	-74,9%	-55,2%	-1218,9%	---	---
Rentabilidade das VSP e Outros Rendim.	-124,1%	-70,7%	-55,1%	-68,5%	---	---

- 40.1. As vendas representaram, em 2022, 94,4% do total de rendimentos e ganhos mas prevê-se que a situação se inverta em 2024, com as vendas a representarem apenas 5,6% dos rendimentos.
- 40.2. Igualmente, está prevista uma quebra muito considerável (-1572,9%) do resultado líquido, que era de -927 mil € em 2022 e se perspetiva melhorar em 2023 para -738 mil €, mas que está projetado diminuir abruptamente para -12,3 M€ em 2024, como consequência, de acordo com a demonstração de resultados por natureza apresentada pela APS, de um aumento, também abrupto, das imparidades de investimentos não depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões).
- 40.3. De acordo com esclarecimento prestado pela APS, a “*crónica exploração deficitária dos portos do Algarve obrigou à criação de uma imparidade total sobre a respetiva unidade de negócio e, desta forma, ao registo de imparidades sobre o valor total dos ativos fixos tangíveis e intangíveis adquiridos para aqueles portos, bem como dos subsídios recebidos. Deste modo, o elevado volume de investimentos previsto para estes 2 portos em 2024 leva a que a rubrica “Imparidade de investimentos não depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)” tenha um incremento muito elevado, que deriva do registo de imparidades diretamente relacionadas com os bens a adquirir. Como parte destes investimentos têm subsídios alocados, no ano em que ocorre o investimento e se dá o reconhecimento do direito a receber o subsídio, também é registada uma imparidade pela totalidade do valor a receber (...)*”.
41. Pese embora a quase insignificante expressão da atividade portuária nos portos comerciais do Algarve, quando comparada com a do porto de Sines, a situação suprarreferida para os portos do Algarve impacta na demonstração de resultados consolidada da APS, na medida

em que representa uma redução do resultado líquido desta AP de 14,1 M€ em 2023 para 5,3 M€ em 2024 (-62,6%), passando para menos de um terço da média dos três anos anteriores (Tabela 17).

Designadamente, está em causa um aumento, de 2023 para 2024, do total de perdas e gastos quase três vezes superior ao aumento no total dos rendimentos.

Tabela 17 – Evolução anual da situação económica da APS (consolidada)

					(10 ³ €)	
RENDIMENTOS E GASTOS	2021	2022	2023 (e)	2024 (p)	Δ% '24/'23	% s/ TRG '22
Vendas e Serviços Prestados (VSP)	45 465	49 862	45 060	51 220	13,7%	79,9%
Outros Rendimentos e Ganhos	10 843	12 511	11 496	28 882	151,2%	20,1%
Total de Rendimentos e Ganhos (TRG)	56 307	62 373	56 556	80 102	41,6%	100,0%
Δ%	---	10,8%	-9,3%	41,6%	---	---
Gastos com Pessoal	-11 393	-11 596	-12 960	-13 975	7,8%	-18,6%
Outros Gastos e Perdas	-9 791	-16 950	-12 402	-42 167	240,0%	-27,2%
Total de Perdas e Gastos	-21 184	-28 545	-25 362	-56 142	121,4%	-45,8%
Resultado antes de Depreciações, Gastos de Financiamento e Impostos	35 123	33 828	31 194	23 960	-23,2%	54,2%
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	18 679	17 223	14 121	5 276	-62,6%	27,6%
Rentabilidade das VSP	41,1%	34,5%	31,3%	10,3%	---	---
Rentabilidade das VSP e Outros Rendim.	33,2%	27,6%	25,0%	6,6%	---	---

Áreas de negócio

42. No caso do porto de Sines, os rendimentos das diversas áreas de negócio que, em 2022 rondavam os 49 M€, concentravam-se essencialmente nas áreas de negócio associadas ao RT e às concessões de movimentação de carga (Tabela 18).

Tabela 18 – Evolução anual do volume de rendimentos do porto de Sines

					(10 ³ €)		
RENDIMENTOS POR ÁREAS DE NEGÓCIO - Porto de Sines	2021	2022	2023 (e)	2024 (p)	Δ% '24/'23	Δ% média '21-'23	Quota Média
Regulamento Geral de Tarifas	18 469	18 967	19 662	23 066	17,3%	3,2%	42,8%
Regulamento de Tarifas Específicas	3 358	9 356	4 523	3 807	-15,8%	16,1%	11,2%
Concessões de Movimentação de Carga	18 292	15 877	16 144	18 463	14,4%	-6,1%	36,8%
Concessões de Pesca	45	43	44	45	2,3%	-0,7%	0,1%
Concessões de Náutica de Recreio	105	20	20	110	450,0%	-56,3%	0,1%
Outras Concessões	4 203	4 245	3 204	4 582	43,0%	-12,7%	8,7%
Outras Áreas de Negócio	122	117	125	134	7,2%	1,0%	0,3%
Total	44 593	48 625	43 722	50 207	14,8%	-1,0%	100,0%
Δ% N / N-1	---	9,0%	-10,1%	14,8%	---	---	---

42.1. Da observação da evolução dos rendimentos associados ao RT, constata-se que estes apresentam uma evolução estável entre 2021 e 2023, traduzida por um aumento médio anual de 3,2%, sendo que, para 2024, se projeta um aumento de 17,3%.

- 42.2. Perspetivam-se aumentos de rendimentos em todas as áreas de negócio de 2023 para 2024, com exceção dos associados ao regulamento de tarifas específicas (-15,8%), com um aumento no total dos rendimentos de 14,8%.
43. Para além da elevada assimetria no volume de rendimentos, as diversas áreas de negócio apresentam diferentes níveis de intensidade na utilização de recursos para o seu desenvolvimento ou para a prestação dos serviços que a integram, sendo estas assimetrias refletidas na Tabela 19, na qual é possível confrontar os rendimentos com os gastos diretos e indiretos de cada área de negócio do porto de Sines, em 2022.

Tabela 19 – Estrutura económica por área de negócio do Porto de Sines, 2022

(10 ³ €)								
RENDIMENTOS POR ÁREAS DE NEGÓCIO - Porto de Sines	Rendimentos	Quota %	Δ% sobre 2021	Gastos Diretos	Gastos Indiretos	Gastos Totais	Resultados	% Result/Rend
Regulamento Geral de Tarifas	18 967	39,0%	2,7%	-1 715	-11 744	-13 459	5 508	29,0%
Regulamento de Tarifas Específicas	9 356	19,2%	178,6%	-9 190	-969	-10 159	-803	-8,6%
Concessões de Movimentação de Carga	15 877	32,7%	-13,2%	-3 637	-7 882	-11 519	4 358	27,5%
Concessões de Pesca	43	0,1%	-2,8%	-266	-22	-288	-245	-564,5%
Concessões de Náutica de Recreio	20	0,0%	-80,9%	-323	-10	-332	-313	-1564,0%
Outras Concessões	4 245	8,7%	1,0%	-469	-2 107	-2 577	1 668	39,3%
Outras Áreas de Negócio	117	0,2%	-4,4%	-186	-39	-225	-108	-92,0%
Total	48 625	100,0%	9,0%	-15 786	-22 772	-38 558	10 067	20,7%
% sobre Rendimentos	100,0%	---	---	32,5%	46,8%	79,3%	20,7%	---

- 43.1. Em termos globais, verifica-se um volume total de rendimentos de 48,6 M€, que originam um resultado de exploração de 10,1 M€, associado a uma margem de 20,7%.
- 43.2. A área de negócio associada ao RT representou 39% do total do volume de rendimentos (19 M€), tendo incorporado 13,5 M€ em gastos (diretos e indiretos), o que lhe permitiu gerar um excedente de exploração de 5,5 M€ (29% do volume de rendimentos).
- 43.3. Importa salientar que a segunda área de negócio mais relevante, a das concessões de movimentação de carga, totalizou rendimentos de 15,9 M€ e gerou um excedente de 4,5 M€ (27,5% dos rendimentos).
44. No caso dos portos comerciais de Portimão e de Faro, constata-se que os rendimentos associados ao RT, os quais representam uma quota média de 41,7%, apresentam uma trajetória francamente positiva entre 2021 e 2023, com uma média anual de crescimento de 83,2%, estimando-se que ocorra um aumento de 13,7% em 2024 (Tabela 20).

Tabela 20 – Evolução anual do volume de rendimentos dos portos comerciais do Algarve

(10³ €)

RENDIMENTOS POR ÁREAS DE NEGÓCIO - Portos Faro/Portimão	2021	2022	2023 (e)	2024 (p)	Δ% '24/'23	Δ% média '21-'23	Quota Média
Regulamento Geral de Tarifas	165	547	554	630	13,7%	83,2%	41,7%
Regulamento de Tarifas Específicas	168	164	304	344	13,0%	34,4%	22,3%
Concessões de Movimentação de Carga	0	0	0	0	---	---	0,0%
Concessões de Pesca	0	0	0	0	---	---	0,0%
Concessões de Náutica de Recreio	169	157	160	0	-100,0%	-2,6%	11,0%
Outras Concessões	9	3	4	4	0,0%	-31,7%	0,5%
Outras Áreas de Negócio	361	366	316	35	-88,9%	-6,5%	24,5%
Total	872	1 237	1 338	1 013	-24,3%	23,9%	100,0%
Δ% N / N-1	---	42,0%	8,1%	-24,3%	---	---	---

Por sua vez, os rendimentos das concessões de náutica de recreio e das outras áreas de negócio apresentam trajetórias descendentes – a primeira das quais deixando de ter rendimentos em 2024, atendendo à transferência das competências associadas à náutica de recreio para o Município de Portimão –, de dimensão superior aos aumentos observados para os rendimentos do RT e do regulamento de tarifas específicas, o que implica uma redução do rendimento total de 24,3% entre 2023 e 2024.

45. Todas as áreas de negócio dos portos comerciais do Algarve apresentaram, em 2022, resultados de exploração negativos, sendo que os gastos apurados no âmbito do RT representam o triplo dos respetivos rendimentos, gerando um resultado negativo de 1,1 M€ (Tabela 21).

Tabela 21 – Estrutura económica por área de negócio dos portos comerciais do Algarve, 2022

(10³ €)

RENDIMENTOS POR ÁREAS DE NEGÓCIO - Portos Faro/Portimão	Rendimentos	Quota %	Δ% sobre 2021	Gastos Diretos	Gastos Indiretos	Gastos Totais	Resultados	% Result/Rend
Regulamento Geral de Tarifas	547	44,2%	231,4%	-540	-1 112	-1 652	-1 105	-202,0%
Regulamento de Tarifas Específicas	164	13,3%	-2,5%	-112	-375	-487	-322	-196,4%
Concessões de Movimentação de Carga	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Concessões de Pesca	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Concessões de Náutica de Recreio	157	12,7%	-6,9%	-221	-220	-441	-284	-180,8%
Outras Concessões	3	0,3%	-60,1%	-28	-5	-33	-30	-868,1%
Outras Áreas de Negócio	366	29,5%	1,3%	-912	-696	-1 608	-1 242	-339,8%
Total	1 237	100,0%	42,0%	-1 814	-2 407	-4 221	-2 983	-241,1%
% sobre Rendimentos	100,0%	---	---	146,6%	194,5%	341,1%	241,1%	---

No conjunto das áreas de negócio, o ano de 2022 apresenta um resultado negativo de cerca de 3 M€, correspondente a 2,4 vezes o total de rendimentos que as mesmas geram.

Serviços prestados no âmbito do RT

46. Importa referir que o total de rendimentos apresentados nas Tabelas 22, 23, 24 e 25 são superiores aos totais de rendimentos correspondentes aos RT no contexto das áreas de negócio (Tabelas 18, 19, 20 e 21), porque as primeiras incluem também serviços que estão integrados na área do regulamento de tarifas específicas.

47. No caso concreto do porto de Sines, pode observar-se que a TUP Navio assume o maior peso nos rendimentos (62,5%), seguida dos serviços de fornecimentos (20,3%) e pilotagem (17,2%) (Tabela 22).

Também se constata que a evolução de todos os serviços (exceto o uso de equipamentos) é positiva entre 2021 e 2023, com uma taxa de variação anual média de 5,3%, confirmada pelo aumento de 11,1% previsto para 2024.

Tabela 22 – Evolução anual do volume de rendimentos dos serviços portuários no porto de Sines

(10 ³ €)							
RENDIMENTOS POR SERVIÇOS PORTUÁRIOS - Porto de Sines	2021	2022	2023 (e)	2024 (p)	Δ% '24/'23	Δ% média '21-'23	Quota Média
TUP Navio	14 565	14 934	15 418	17 912	16,2%	2,9%	62,5%
Pilotagem	3 904	4 032	4 244	5 154	21,4%	4,3%	17,2%
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	0	1	0	0	---	---	0,0%
Uso de Equipamentos	7	4	0	9	---	-100,0%	0,0%
Fornecimentos	3 352	9 352	4 523	3 798	-16,0%	16,2%	20,3%
Resíduos	0	0	0	0	---	---	0,0%
Diversos	0	0	0	0	---	---	0,0%
Total	21 827	28 323	24 185	26 873	11,1%	5,3%	100,0%
Δ% N / N-1	---	29,8%	-14,6%	11,1%	---	---	---

48. A estrutura económica subjacente a estes serviços traduz naturalmente fortes assimetrias, sendo de destacar que a TUP Navio reflete uma exploração claramente superavitária, com um total de rendimentos de 14,9 M€ e um resultado positivo de 5,7 M€, correspondente a 38,1% dos rendimentos (Tabela 23).

Os gastos incorporados na disponibilização deste serviço totalizam 9,2 M€.

Tabela 23 – Estrutura económica por serviço portuário no porto de Sines, 2022

(10 ³ €)								
SERVIÇOS PORTUÁRIOS - Porto de Sines	Rendimentos	Quota %	Δ% sobre 2021	Gastos Diretos	Gastos Indiretos	Gastos Totais	Resultados	% Result/Rend
TUP Navio	14 934	52,7%	2,5%	0	-9 247	-9 247	5 687	38,1%
Pilotagem	4 032	14,2%	3,3%	-1 715	-2 496	-4 211	-179	-4,4%
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	1	0,0%	---	0	-1	-1	1	38,1%
Uso de Equipamentos	4	0,0%	-40,9%	0	-2	-2	2	38,1%
Fornecimentos	9 352	33,0%	179,0%	-9 190	-966	-10 157	-805	-8,6%
Resíduos	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Diversos	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Total	28 323	100,0%	29,8%	-10 905	-12 713	-23 618	4 705	16,6%
% sobre Rendimentos	100,0%	---	---	-38,5%	-44,9%	-83,4%	16,6%	---

48.1. Por sua vez, o serviço de pilotagem apresenta um resultado negativo de 179 mil € (4,4% dos rendimentos), para o qual contribui a necessidade de incorporar um total de gastos de 4,2 M€ face a um total de rendimentos de 4 M€.

48.2. Na globalidade, os rendimentos dos serviços portuários no porto de Sines totalizam 28,3 M€, para um total de gastos de 23,6 M€. Assim, o resultado líquido global é de 4,7 M€ (16,6% dos rendimentos).

49. No que reporta aos portos comerciais do Algarve, os vários serviços portuários têm rendimentos bastante díspares, importando assinalar que os rendimentos totais aumentaram 58,5% ao ano entre 2021 e 2023, prevendo que esta tendência se mantenha em 2024 (12%) (Tabela 24).

Tabela 24 – Evolução anual do volume de rendimentos dos serviços portuários nos portos comerciais do Algarve

								(10 ³ €)
RENDIMENTOS POR SERVIÇOS PORTUÁRIOS - Portos Faro/Portimão	2021	2022	2023 (e)	2024 (p)	Δ% '24/'23	Δ% média '21-'23	Quota Média	
TUP Navio	43	155	147	156	6,0%	84,5%	17,4%	
Pilotagem	46	148	122	128	4,6%	62,3%	15,9%	
Reboque	37	145	162	204	25,9%	110,2%	18,3%	
Amarração / Desamarração	19	53	77	95	23,4%	100,0%	8,2%	
Movimento de Cargas	0	0	0	0	---	---	0,0%	
Tráfego de Passageiros	4	36	41	42	3,4%	202,8%	4,0%	
Armazenagem / Ocupação de Espaços	15	11	5	5	0,0%	-42,6%	1,8%	
Uso de Equipamentos	18	13	31	90	188,8%	31,9%	5,2%	
Fornecimentos	147	115	243	207	-14,8%	28,7%	27,9%	
Resíduos	4	13	10	12	16,0%	64,7%	1,4%	
Diversos	0	0	0	0	---	---	0,0%	
Total	334	689	838	939	12,0%	58,5%	100,0%	
Δ% N / N-1	---	106,5%	21,7%	12,0%	---	---	---	

50. O serviço com maior peso nos rendimentos é o da TUP Navio (22,5%), seguido do serviço da pilotagem (21,5%) e do serviço de reboque (21%). Os restantes serviços assumem pesos menos significativos (Tabela 25).

Tabela 25 – Estrutura económica por serviços portuários nos portos comerciais do Algarve, 2022

									(10 ³ €)
SERVIÇOS PORTUÁRIOS - Portos Faro/Portimão	Rendimentos	Quota %	Δ% sobre 2021	Gastos Diretos	Gastos Indiretos	Gastos Totais	Resultados	% Result/Rend	
TUP Navio	155	22,5%	259,5%	0	-322	-322	-167	-107,5%	
Pilotagem	148	21,5%	219,5%	-265	-333	-598	-450	-303,9%	
Reboque	145	21,0%	294,6%	-246	-241	-487	-342	-236,4%	
Amarração / Desamarração	53	7,7%	174,7%	-30	-111	-140	-88	-165,5%	
Movimento de Cargas	0	0,0%	---	0	0	0	0	---	
Tráfego de Passageiros	36	5,2%	701,2%	0	-57	-57	-21	-58,0%	
Armazenagem / Ocupação de Espaços	11	1,5%	-30,4%	0	-49	-49	-38	-361,2%	
Uso de Equipamentos	13	1,9%	-27,7%	0	-58	-58	-45	-345,1%	
Fornecimentos	115	16,7%	-21,5%	-112	-243	-355	-240	-208,5%	
Resíduos	13	2,0%	265,7%	0	-25	-25	-12	-87,8%	
Diversos	0	0,0%	---	0	0	0	0	---	
Total	689	100,0%	106,5%	-652	-1 439	-2 091	-1 402	-203,5%	
% sobre Rendimentos	100,0%	---	---	-94,7%	-208,8%	-303,5%	-203,5%	---	

Embora com naturais assimetrias a nível das respetivas estruturas económicas, todos os serviços inseridos no perímetro do RT apresentam défices de exploração significativos, com os gastos a superarem os rendimentos entre 1,6 vezes, para o serviço de tráfego de

passageiros, e 4,6 vezes, para o serviço de armazenagem/ocupação de espaços, originando um resultado global negativo de 1,4 M€ (203,5% dos rendimentos)

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

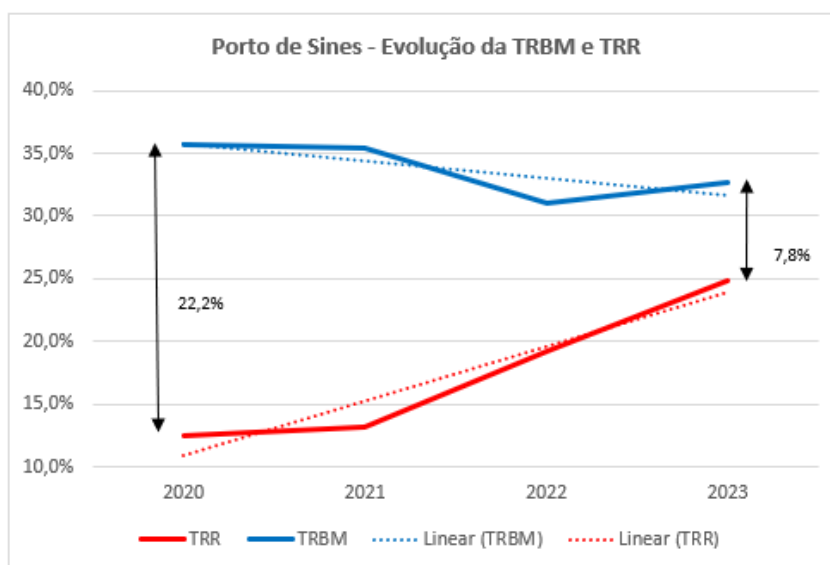
Porto de Sines

51. Na memória justificativa que acompanha a proposta de revisão do RT para o porto de Sines para 2024, a APS justifica que *“O RTAPS – Porto de Sines 2024 contempla uma revisão global no valor das taxas, tendo sido utilizado o fator genérico de 5,2%, fator correspondente à previsão de inflação do Banco de Portugal para 2023, medida pela projeção do Índice Harmonizado de Preços no Consumidor (IHPC), publicada no Boletim Económico de junho de 2023.”*.
52. Segundo a APS, a única exceção à aplicação global daquela taxa de atualização são as taxas de utilização do pessoal (artigo 3.º), que não foram atualizadas.
53. De acordo com a APS, a atualização de preços justifica-se pelos *“preços de aquisição mais elevados, com impacto no valor dos seus gastos e consumos operacionais, bem como pela necessidade de execução de um exigente plano de investimentos, pelo que a APS assume como necessário atualizar os seus tarifários na medida possível e adequada para conjugar a mitigação do reflexo do aumento de tarifas nos seus clientes com a manutenção do seu equilíbrio financeiro.”*.
54. A taxa de rentabilidade bruta média (TRBM) calculada pela APS para o porto de Sines é de 32,65%, significativamente superior à taxa de rentabilidade de referência (TRR), calculada pela AMT, e que é de 24,85%, e superior também à TRBM real relativa a 2022, que, de acordo com as tabelas remetidas pela APS, foi de 30,96%.
55. Por sua vez, no seguimento das conclusões dos últimos pareceres da AMT, nas quais é referido especificamente que *“Em sede do processo de análise das propostas de revisão do regulamento de tarifas para o porto de Sines, a AMT estará atenta à verificação dos pressupostos que a APS apresentar para justificar a atualização do regulamento de tarifas com vista a alcançar uma progressiva harmonização entre o custo das diversas operações e os respetivos valores de faturação considerados no tarifário”*, foram solicitados esclarecimentos adicionais à APS, que, em síntese e no que mais releva relativamente à TRBM, assinalam:

- 55.1. *“A proposta de atualização tarifária da APS para o ano de 2024 não diverge do propósito visado na Deliberação n.º 1025/2018, em Diário da República, 2.ª série, n.º 183, de 21 de setembro, na medida em que a taxa de rentabilidade do porto de Sines tem, desde há muito, demonstrado uma evolução de sentido negativo e em aproximação real ao valor da TRR indicada anualmente e, como tal, evidenciando uma trajetória de progressiva harmonização entre as duas medidas”.*
- 55.2. *“Da análise que se tem vindo a realizar aos dados históricos, entre os anos de 2016 e 2022, a taxa de rentabilidade do porto de Sines revela um decréscimo de cerca de 13 p.p.”.*
- 55.3. Na elaboração dos documentos previsionais de gestão, os quais são posteriormente utilizados para a elaboração das propostas de revisão tarifária, e onde são ponderados os diversos fatores que influenciam as previsões de rendimentos e custos, o foco *“não deixa de ser a racionalização de custos e o ajustamento às restantes orientações do acionista”.*
- 55.4. *“A ligeira recuperação da TRBM prevista para 2024 é motivada pelas previsões no crescimento do volume de rendimentos. Contudo, manifesta-se, entretanto, um risco acrescido de não se concretizar o nível de rendimentos inscrito no orçamento para 2024, pois o crescimento da atividade no porto de Sines está diretamente associado às perspetivas de aumento da carga contentorizada, segmento sobre o qual se verifica cada vez maior incerteza sobre o futuro dos hubs europeus, em particular do sul da Europa, por força da introdução do EU ETS - EU Emissions Trading System já em janeiro de 2024, que tem um impacto significativo na competitividade dos portos europeus com uma forte componente de transhipment, tal como Sines”.*
- 55.5. *“Posto isto, realçar que a política de atualização tarifária da APS, ao se restringir em contemplar uma revisão global das taxas por aplicação de um fator genérico correspondente à previsão da inflação do ano em curso pelo Banco de Portugal, tem permitido mitigar o efeito da mesma na persecução do negócio portuário em Sines e dar seguimento à trajetória de progressiva harmonização da TRBM”.*
56. Efetuando-se uma análise da evolução da TRBM do porto de Sines, quando comparada com a trajetória da TRR, observa-se que, apesar da subida da TRBM apresentada em 2023 (de 30,96% para 32,65%, conforme anteriormente observado), continua a ocorrer uma tendência de convergência desde 2020 entre os dois indicadores, conforme se pode constatar na Tabela 26 e gráfico associado.

Tabela 26 – Evolução comparativa entre a TRBM e TRR, no porto de Sines

Porto de Sines	2020	2021	2022	2023
TRR	12,50%	13,15%	19,25%	24,85%
TRBM	35,70%	35,42%	30,96%	32,65%
Δ% TRBM	-	-0,78%	-12,59%	5,45%
% sobre TRR	185,60%	169,37%	60,85%	31,39%
Δ% sobre TRR	-	-8,74%	-64,08%	-48,41%



57. Em relação à comparação das taxas cobradas no porto de Sines com as cobradas nos outros portos nacionais, é possível concluir, dos dados de casos específicos reportados pela APS, que a TUP Navio é, de uma forma geral, mais elevada no porto de Sines do que nos portos de Leixões, de Lisboa e da Figueira da Foz. A comparação com o porto de Aveiro é menos inequívoca, na medida em que para certas categorias de navios a TP Navio é mais elevada no porto de Sines (p.e., navios de carga geral e porta-contentores) e para outras é mais elevada no porto de Aveiro (p.e., navios-tanque).
58. Quanto à taxa de pilotagem, esta é menos elevada no porto de Sines do que nos restantes portos (Leixões, Aveiro, Lisboa e Figueira da Foz).
59. Em relação à comparação com os portos espanhóis, a APS apresenta dados para os portos de Valência, Barcelona e Las Palmas. Importa referir que os portos espanhóis cobram a TUP Carga, taxa que deixou de ser cobrada em Portugal, pelo que não é surpreendente que, no total, as taxas cobradas nos portos espanhóis sejam mais elevadas do que as cobradas no porto de Sines, o que se verifica nos três portos espanhóis.
60. Comparando apenas a TUP Navio e a taxa de pilotagem, é possível concluir que a TUP Navio cobrada no porto de Sines é sistematicamente mais elevada do que a TUP Navio nos

portos espanhóis, com exceção dos porta-contentores de maior dimensão e que a taxa de pilotagem é mais elevada no porto de Sines do que nos portos espanhóis, para todas as categorias de navios.

61. No âmbito do processo de consulta às entidades interessadas, a APS consultou os *stakeholders* em dois momentos distintos: numa fase inicial, de consulta, solicitou comentários ao tarifário em vigor em 2023 e, numa segunda fase, de audiência prévia formal, enviou a proposta de revisão do RT para 2024 para as entidades interessadas.
62. A MSC pronunciou-se em sede de consulta, com as seguintes propostas: i) Não atualização do RT para 2024; ii) aumento de 1% no prémio verde, aplicável a todos os navios que sejam titulares do *Bureau Green Award* ou da ISO 14001; iii) revisão dos custos no âmbito do plano de receção e gestão de resíduos, nomeadamente o da descarga de resíduos líquidos ou sólidos; iv) consideração da possibilidade da carga por via ferroviária sem destino final em Portugal, ou seja, de/para Sevilha, beneficiar de um desconto de 20% na mesma de taxa ISPS; e v) eliminação da taxa devida pela utilização do complexo ferroviário de Sines.
63. A APS respondeu à pronúncia da MSC, justificando a sua opção de não atender às solicitações ali apresentadas pelas seguintes razões:
- 63.1. “(...) os investimentos associados, centrados maioritariamente no segmento da carga contentorizada, representam avultadas exigências de financiamento de sua responsabilidade, sendo terminante que os rendimentos obtidos acompanhem, na medida do possível, a evolução dos preços de aquisição, tendo estes sido objeto de impacto desfavorável por via do aumento significativo da taxa de inflação nos últimos dois anos”.
- 63.2. “As reduções em vigor para a TUP Navio têm sido uma matéria genericamente consensual, sem registo de manifestações de outras solicitações nesta matéria (...)”.
- 63.3. “No que ao tarifário de recolha e tratamento de resíduos diz respeito, sinaliza-se que a tarifa em causa se encontra fora do âmbito da revisão tarifária em curso (...)”.
- 63.4. “A aplicação da taxa ISPS é uma prerrogativa da concessionária do Terminal XXI e constitui uma componente integrada no tarifário da PSA Sines (...)”.
- 63.5. “Relativamente à aplicação da taxa de utilização do complexo ferroviário do Porto de Sines, que não integra o tarifário em revisão, a aplicação da mesma encontra-se suspensa e em reavaliação interna.”.

64. Em sede de audiência formal, apenas a Comunidade Portuária e Logística de Sines (CPLS) se pronunciou, referindo que *“Confirmo que não há objeção por parte da CPLS à atualização proposta de RTAPS para 2024.”*

Portos comerciais de Faro e de Portimão

65. Na memória justificativa que acompanha a proposta de revisão do RT para os portos comerciais do Algarve para 2024, a APS justifica que *“O RTAPS – Porto comerciais de Faro e de Portimão 2024 contempla uma revisão global no valor das taxas, tendo sido utilizado o fator genérico de 5,2%, fator correspondente à previsão de inflação do Banco de Portugal para 2023, medida pela projeção do Índice Harmonizado de Preços no Consumidor (IHPC), publicada no Boletim Económico de junho de 2023.”*

66. Segundo a APS, a exceções à aplicação global daquela taxa de atualização são as taxas de utilização do pessoal (artigo 3.º), as taxas do serviço do reboque (artigo 18.º) e a taxa de carbono (artigo 28.º), que não foram atualizadas.

67. Além da atualização tarifária, estão previstas as seguintes alterações ao RT dos portos comerciais do Algarve para 2024:

67.1.0. Introdução de uma nova taxa a aplicar aos mega-iate, iates e outras embarcações de recreio quando estacionados em cais, no valor de € 4,0000 por cada período indivisível de vinte e quatro horas e por unidade da raiz quadrada de arqueação bruta (artigo 11.º).

67.1.1. Introdução de uma nova taxa a aplicar aos mega-iate, iates e outras embarcações de recreio quando estacionados em fundeadouro, no valor de € 1,7022 por cada período indivisível de vinte e quatro horas e por unidade da raiz quadrada de arqueação bruta (artigo 11.º).

A introdução destas duas novas taxas visa, segundo a APS, *“reduzir a diferença relativa que ocorria entre as taxas de estacionamento aplicáveis às unidades de menor e maior arqueação, variável que, considerada pelo seu valor absoluto, não refletia adequadamente os gastos de estrutura imputáveis a essas escalas e os metros de ocupação de cais dessas unidades.”*

67.1.2. A definição de uma taxa diferente da anteriormente praticada para os serviços de pilotagem prestados na área de pilotagem dos portos do Algarve fora das áreas de pilotagem obrigatória daqueles portos (artigo 14.º).

68. De acordo com a APS, a inversão da tendência decrescente que apresentava a taxa de rentabilidade destes portos deve-se, em parte, à *“implementação da alteração estrutural e da atualização das principais taxas da tarifa devida pelos serviços de reboque que entrou em vigor no ano de 2023.”*
69. De acordo com os cálculos, apresentados pela APS, a TRBM para os portos comerciais de Faro e de Portimão em 2024 será de -291,99% ou seja, muito inferior à TRR (24,85%), valor este que implica na redução da TRBM global da APS para 27,09%, quando comparada com a correspondente aplicada apenas ao porto de Sines (32,65%).
70. A APS apresentou uma comparação das taxas cobradas nos portos comerciais de Faro e Portimão com outros portos, nacionais e espanhóis.
71. Em relação ao porto de Faro, a comparação foi efetuada com os portos de Sines, Leixões, Lisboa, Setúbal, Aveiro, Cádiz e Huelva:
- 71.1. A TUP Navio cobrada neste porto é mais elevada do que a cobrada nos portos de Leixões, Lisboa, Setúbal e Huelva e menos elevada do que a cobrada no porto de Sines. A comparação com a TUP Navio cobrada nos portos de Aveiro e Cádiz não permite retirar conclusões tão claras, uma vez que depende dos casos específicos de navios apresentados.
- 71.2. A taxa cobrada pelos serviços de pilotagem é mais elevada no porto de Faro do que nos portos de Sines, Cádiz e Huelva e menos elevada do que nos portos de Leixões, Lisboa, Setúbal e Aveiro.
- 71.3. As taxas cobradas pelos serviços de reboque e de amarração são mais elevadas no porto de Faro do que em qualquer outro porto, nacional ou espanhol.
72. Em relação ao porto de Portimão, a comparação foi efetuada com os portos de Leixões, Lisboa, Funchal, Ponta Delgada, Cádiz e Huelva:
- 72.1. A TUP Navio cobrada no porto de Portimão é mais elevada do que a cobrada em qualquer porto nacional. Em relação aos portos espanhóis, esta comparação não permite retirar conclusões claras, uma vez que por vezes é mais elevada, outras menos elevada, em função das características do navio específico.
- 72.2. A taxa cobrada pelos serviços de pilotagem é mais elevada no porto de Portimão do que nos portos das Regiões Autónomas (Funchal e Ponta Delgada) e no porto de Cádiz e menos elevada do que nos portos de Leixões e Lisboa. Em relação ao porto de Huelva, e tendo em atenção que as taxas apresentadas pela APS são taxas

máximas, as taxas cobradas pelos serviços de pilotagem no porto de Portimão parecem ser mais elevadas do que as cobradas no porto de Huelva para os navios de menor AB e menos elevadas para os navios de maior AB.

- 72.3. As taxas cobradas pelos serviços de reboque são mais elevadas no porto de Portimão do que nos portos de Leixões, Lisboa, Funchal (com exceção do navio de cruzeiro com a maior arqueação bruta) e Ponta Delgada. Em relação aos portos espanhóis, é possível concluir que as taxas do serviço de reboque são mais elevadas no porto de Portimão para os navios com menor arqueação bruta e mais baixas para os com maior AB.
- 72.4. As taxas de amarração são mais elevadas no porto de Portimão do que nos portos de Leixões, Lisboa, Funchal, Ponta Delgada e Cádiz. Em relação ao porto de Huelva, estas taxas são mais elevadas neste porto para os navios de maior AB mas menos elevadas para os navios mais pequenos.
- 72.5. Por fim, a taxa de passageiros⁴ é mais elevada no porto de Portimão do que nos portos de Lisboa, Cádiz e Huelva e menos elevado do que nos portos de Leixões e Funchal.
73. No âmbito do processo de consulta às entidades interessadas, a APS consultou os *stakeholders* em dois momentos distintos: numa fase inicial, de consulta, solicitou comentários ao tarifário em vigor em 2023 e, numa segunda fase, de audiência prévia formal, enviou a proposta de revisão do RT para 2024 para as entidades interessadas.
74. No âmbito das interações com a James Rawes Navegação, sem sede da consulta inicial, justifica a sua opção com base nas seguintes razões:
- 74.1. *“Não obstante haja compreensão sobre a contestação manifestada por alguns armadores à tarifa de reboque em vigor, salientou-se o facto de que o custo efetivamente incorrido com os serviços prestados pela APS não é suportado na sua totalidade pelas embarcações e navios, de onde decore a necessidade em aproximar as tarifas devidas ao esforço financeiro exigido para garantir a manutenção do serviço de reboque nos portos comerciais de Faro e de Portimão”.*

⁴ Não foram apresentados dados para a taxa cobrada aos passageiros no porto de Ponta Delgada.

- 74.2. *“O atual contrato com o prestador de serviço de reboque nos portos comerciais de Faro e de Portimão não contempla a possibilidade da aplicação de isenções mediante a dimensão das embarcações e navios (...). Num futuro concurso para exploração da atividade de reboque, será analisada a possibilidade de contemplar o alargamento da isenção da obrigatoriedade de utilização de rebocador a outros navios e embarcações.”.*
75. Em sede de audiência formal, apenas a Cimpor – Cimentos de Portugal, S.A. se pronunciou, referindo não ter nada a opor à proposta de RT para 2024 dos portos comerciais do Algarve.

Plano de investimentos da APS

76. De acordo com o plano de investimentos apresentado pela APS para o porto de Sines, na memória justifica que acompanha a proposta de revisão do RT para 2024 desse porto, estima-se que os montantes de investimento sejam de 42,5 M€ em 2023 e 60,8 M€ em 2024.
- Dos 42,5M€ previstos para 2023, 22,9 M€ (53,8%) destinam-se a financiar projetos relacionados com as acessibilidades, infraestruturas, edifícios e outras construções, e 19,2 M€ (45%) destinam-se a financiar projetos de equipamento básico e sistemas tecnológicos.
77. Após solicitação por parte da AMT, a APS enviou os documentos de programação, nomeadamente o Plano de Atividades e Orçamento (PAO) de 2023 e de 2024.
- Por sua vez, no PAO de 2023, os valores dos investimentos para 2023 e 2024 são, respetivamente, de 92,3 M€ e 53 M€, tendo sido revistos no PAO de 2024 para 42,9 M€ e 88,9 M€, sendo relevante assinalar que estes reportam, para além do porto de Sines, também aos portos comerciais de Faro e de Portimão.



III. CONCLUSÕES

78. No seguimento do exposto, a AMT aprova a proposta de revisão do regulamento de tarifas para 2024 apresentada pela APS para o porto de Sines, por se considerar que a TRBM, apesar de ter crescido e de continuar superior à TRR, (em 7,8 p.p.), mantém uma trajetória de convergência com a TRR, nos termos da Deliberação n.º 1025/2018, 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”*.

Considera, ainda, a AMT, que deve ser dada uma particular atenção à prossecução do esforço de convergência da TRBM com a TRR, bem como à justificação da atualização do regulamento de tarifas com vista a alcançar uma progressiva harmonização entre o custo das diversas operações e os respetivos valores de faturação considerado no tarifário.

79. Igualmente, a AMT aprova a proposta de revisão do regulamento de tarifas para 2024 apresentada pela APS para os portos comerciais de Faro e de Portimão.

Lisboa, 30 de novembro de 2023