

## PARECER N.º 80/AMT2024

[versão não confidencial]

### I. ENQUADRAMENTO

#### I.1. Objeto

1. O presente Parecer da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) configura um Parecer Prévio Vinculativo desta autoridade<sup>1</sup>, que tem por objeto o Projeto de Prorrogação do Prazo da Concessão do Serviço Público do Terminal Multiusos – Zona 1 do Porto de Setúbal, Concessionado à Tersado – Terminais Portuários do Sado, S.A. (Tersado).
2. Este Parecer foi solicitado pelo Ofício da Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, S.A. (APSS) com a referência 1115/2024, datado de 2024.10.15, e enviado por e-mail da mesma data, tendo por base o *dossier* constituído pelos seguintes elementos:
  - 2.1. Nota Justificativa do Projeto de Segundo Aditamento ao Contrato de Concessão da Zona 1 do Terminal Multiusos do Porto de Setúbal;
  - 2.2. Anexos à mencionada Nota Justificativa:
    - Anexo 1 – Contrato de Concessão da Zona 1 do Terminal Multiusos, no Porto de Setúbal;
    - Anexo 2 - Primeiro Aditamento ao Contrato para a Concessão da Zona 1 do Terminal Multiusos do Porto de Setúbal e Licença N.º 13/2017 – Área destinada à utilização enquanto balneários pelos trabalhadores portuários;
    - Anexo 3 – Ofício da APSS, para o Senhor Chefe de Gabinete de S.Ex.<sup>a</sup> o Secretário de Estado das infraestruturas, a solicitar aprovação superior do Governo para iniciar o procedimento de negociação da prorrogação do prazo

---

<sup>1</sup> Ao abrigo da alínea b) do n.º 2 do artigo 34.º dos estatutos da AMT, aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, na sua redação atual.

do contrato de concessão do Terminal Multiusos – Zona 1, por mais 10 anos<sup>2</sup>;

- Anexo 4 - Ofício da APSS, dando conhecimento à AMT da solicitação de aprovação superior do Governo supra<sup>3</sup>;
- Anexo 5 - E-Mail do Senhor Chefe de Gabinete de S.Ex.<sup>a</sup> o Secretário de Estado das Infraestruturas, datado de 2024.07.17, referindo nada se ter a obstar ao desenvolvimento do processo de negociação, nos termos dos contratos de concessão em vigor relativamente à Zona 1 e à Zona 2 do Terminal Multiusos do Porto de Setúbal, e no respeito do enquadramento legal aplicável;
- Anexo 6 - Ofício da APSS, solicitando à Tersado a atualização da memória descritiva e modelo financeiro, designadamente o plano de investimentos futuro, os objetivos comercial e operacional, bem como o caso base proposto, entre outros elementos previsionais<sup>4</sup>;
- Anexo 7 – Atas relativas reuniões de negociações, entre a APSS e a Tersado, para a prorrogação do contrato de concessão da Zona 1 do Terminal Multiusos do Porto de Setúbal por mais 10 anos, datadas de 2024.07.31, 2024.08.26, 2024.09.04, 2024.09.05, 2024.09.27 e 2024.10.10;
- Anexo 8 – Documentos relativos às negociações entre a APSS e a Tersado, nomeadamente:
  - ✓ Carta da Tersado, datada de 2024.08.20, com a atualização da memória descritiva e do “caso base”, solicitadas pela APSS em 2024.07.23;
  - ✓ Carta da Tersado, datada de 2024.08.29, com informação complementar sobre a evidência de ganhos de eficiência operacional no TMS-1, durante o período de prorrogação do prazo da concessão,

---

<sup>2</sup> Ofício da APSS com a referência S/01255/2022 DNPL, de 2022.12.19.

<sup>3</sup> Ofício da APSS com a referência S/01321//2022 DNPL, de 2022.12.20.

<sup>4</sup> Ofício da APSS com a referência S/00835//2407, de 2024.07.23.

conservação e reparação do terrapleno do TMS-1 e medidas de redução de impacto ambiental;

- ✓ E-Mail da APSS para a Tersado, datado de 2024.08.30, com proposta de minuta do 2.º aditamento ao contrato de concessão, sem prejuízo do resultado da conclusão da apreciação, à altura em curso, dos anexos nela referidos;
- ✓ Troca de e-mails entre a APSS e a Tersado no âmbito das propostas, contrapropostas do clausulado e definição dos anexos ao 2.º aditamento ao contrato de concessão;
- Anexo 9 – E-Mail da APSS, datado de 2024.09.10, relativamente à solução ferroviária, designadamente do projeto relativo ao “*Corredor Internacional Sul. Linha do Sul. Eliminação de Constrangimentos nas Estações de Praias-Sado e no Porto de Setúbal*”
- Anexo 10 – Clausulado do 2.º aditamento ao contrato de concessão e respetivos Anexos (incluindo, designadamente, o “*caso base*” [modelo financeiro] em formato *Excel*).

3. Através do seu e-mail de 2024.11.04, a AMT solicitou o envio de informação mais detalhada relativamente à justificação da viabilidade económica e financeira, na ótica da Concedente, tendo a APSS facultado essa informação através do seu e-mail de 2024.11.08.

## **I.2. Contexto**

4. Na sequência de concurso público no âmbito da União Europeia (UE), foi assinado em 2004.07.16, entre a APSS (Concedente) e a Tersado (Concessionária), o Contrato de Concessão da Zona 1 do Terminal Multiusos do Porto de Setúbal, compreendendo, “*em regime de exclusividade, nos termos do Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de agosto, que estabelece o regime jurídico da operação portuária, e do Decreto-Lei n.º 324/94, de 30 de dezembro, que estabelece as bases gerais das concessões de serviço público de movimentação de cargas em áreas portuárias, o uso do domínio público, a prestação de serviços a bens de terceiros e o exercício da atividade de movimentação de cargas no*

*terminal concessionado (Cl. 2.<sup>a</sup> do Contrato de Concessão), com, aproximadamente, a área de 103.949 m<sup>2</sup> de terrapleno e o cais com 864 m (tendo o contrato sido objeto de um aditamento em 17/12/2018 que teve por objeto o aumento da área em 3.805 m<sup>2</sup>, sendo, ainda, de registar a outorga de Licença n.º 13/2017, de 1/6/2017, quanto à utilização de área com 394,6 m<sup>2</sup>)”.*

**5.** De forma sintética, relevam-se as seguintes características do contrato de concessão em apreço:

**5.1.** Desenvolvimento das seguintes atividades, sem prejuízo de outros usos, atividades ou serviços que estejam autorizados pela Concedente:

- Movimentação de carga geral fracionada, de cargas *roll-on/roll-off* (ro-ro), de contentores e de granéis sólidos;
- Acostagem de navios de cargas compatíveis com as referidas;
- Receção, armazenagem, a coberto ou a descoberto, estacionamento e entrega de cargas oriundas ou destinadas à via marítima no porto de Setúbal;
- Desconsolidação de mercadorias contidas em contentores e que tenham sido recebidas via marítima no porto de Setúbal e consolidação de mercadorias em contentores destinados à saída marítima pelo porto de Setúbal;

- 5.2.** A área portuária onde se localizam as infraestruturas, instalações e equipamentos, e na qual são exercidas as atividades da presente concessão, apresenta as seguintes características aproximadas:

Terminal Multiusos – ZONA 1	Características
<i>(Actual Terminal das Fontainhas e Ro-Ro – a que correspondem os actuais cais 4, 5, 6, 7 e 8).</i>	
• <i>Área de terrapleno</i>	<i>103.949,00 m<sup>2</sup></i>
• <i>Área coberta:</i>	<i>2.116,77 m<sup>2</sup></i>
• <i>Área descoberta:</i>	<i>101.832,23 m<sup>2</sup></i>
• <i>Comprimento de Cais:</i> - <i>Cais fundado e dragado à cota de - 9,50 (Z.H.) numa extensão de 170 m (cais 4);</i> - <i>Cais fundado e dragado à cota de -10,50 (ZH), numa extensão de 693,5 m dos quais 30 m constituem a rampa ro-ro;</i>	<i>864 m</i>

Menciona, igualmente, que “As cotas de exploração dos cais estão condicionadas ao canal de acesso que integra o Canal da Barra dragado à cota de -12,00 (ZH) e o Canal Norte dragado à cota de -11,00 (ZH)”.

- 5.3.** A concessão tem a duração de 20 anos, iniciada a partir da data de receção do terminal concessionado (2004.11.22), terminando em 2024.11.21;
- 5.4.** Nos termos da Cláusula 29.<sup>a</sup>, o prazo da concessão poderá ser prorrogado por um período único de 10 anos, a pedido da Concessionária, que terá que ser formulado após decorrido metade do prazo contratual inicial e com uma antecedência mínima de 36 meses em relação ao respetivo termo.
- 5.5.** Nos termos contratuais, “A *prorrogação será concedida, mediante novas condições a definir, desde que reconhecidos ou aceites pela Concedente os seguintes pressupostos:*
- a) *Inexistência de situações irregulares graves por parte da Concessionária;*

- b) *Cumprimento pela Concessionária das metas operacionais, comerciais e financeiras estabelecidas em planos anteriores;*
  - c) *Definição pela Concessionária dum plano de investimentos futuros;*
  - d) *Qualidade do plano comercial e operacional que a Concessionária se propõe desenvolver e justificação sobre a viabilidade económica e financeira, na ótica da Concessionária e da Concedente e outros elementos que se revelem necessários.”.*
6. A Tersado formalizou, em 2021.11.03, o pedido de prorrogação do presente contrato de concessão, em mais 10 anos, apresentando para o efeito uma memória descritiva e modelo financeiro, os quais foram objeto de atualizações em 2022.05.13 e 2022.10.06, em resposta a solicitações da APSS, efetuadas, respetivamente, em 2022.01.28 e 2022.07.28.
7. Esse pedido de prorrogação foi objeto de análise pela APSS que, por *“reconhecer ou aceitar os pressupostos como contratualmente previsto e considerar ser a prorrogação nos termos propostos do interesse público (sem que altere a natureza do contrato, nem ocorra a sua modificação substancial, nem configure uma forma de impedir, restringir ou falsear a concorrência) proposto ao Governo, em 19/12/2022, [.....] o início do procedimento de negociação da prorrogação do prazo do contrato de concessão e solicitando orientações quanto à oportunidade e quanto à forma”.*
- 7.1. Dessa mesma proposta apresentada ao Governo, a APSS deu conhecimento à AMT.
- 7.2. Pelo seu e-mail de 2024.07.17, o Chefe de Gabinete de S.Ex.<sup>a</sup> o Secretário de Estado das Infraestruturas transmitiu à APSS que não havia objeção ao desenvolvimento ao desenvolvimento da negociação.
8. Em sequência, a APSS, oficiou de imediato a Tersado no sentido de considerar estarem reunidas as condições para o início da negociação da prorrogação do prazo do contrato de concessão do Terminal Multiusos – Zona 1, por mais 10 anos, com aquela Concessionária, bem como agendar a primeira sessão de negociação para o dia 2024.07.31 e solicitar a atualização da *“memória descritiva e modelo financeiro,*

*designadamente o plano de investimentos futuro, os objetivos comercial e operacional, bem como o caso base proposto, entre outros elementos previsionais”, atento o prazo decorrido desde a apresentação do pedido da Concessionária (efetuado, inicialmente em novembro de 2021 e objeto das atualizações, conforme já mencionado, em janeiro e julho de 2022).*

9. A Tersado atualizou e complementou os elementos anteriormente enviados, pelas suas cartas datadas de 2024.08.20 e 2024.08.29, a par de se terem realizado seis reuniões de negociação, em 2024.07.31, 2024.08.26, 2024.09.04, 2027.09.05, 2024.09.27 e 2024.10.10, sem prejuízo da troca de informações entre a APSS e Tersado realizadas por e-mail ou em reuniões.
10. Em sequência, o Conselho de Administração da APSS, deliberou, em 2024.10.10, submeter o projeto de segundo aditamento contratual a parecer prévio vinculativo da AMT, nos termos da alínea b) do n.º 2 do artigo 34.º dos estatutos desta autoridade, bem como ao Governo, antes do termo previsto para o prazo inicial da concessão, concretamente, 2024.11.23.

## II. PARECER DA AMT

11. O presente Parecer é emitido pela AMT no exercício das suas atribuições de regulador económico independente com jurisdição no ecossistema da mobilidade e dos transportes, nos termos dos seus estatutos e da Lei-Quadro das Entidades Reguladoras<sup>5</sup>, tendo em vista a promoção e defesa do interesse público da mobilidade inclusiva, eficiente e sustentável<sup>6</sup>, 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, no sistema portuário nacional e em particular no desenvolvimento da competitividade do porto de Setúbal.
12. Inscreve-se no cumprimento da missão da AMT e fundamenta-se nas atribuições previstas no n.º 1 do artigo 5.º e em particular na alínea b) do n.º 2 do artigo 34.º, ambos dos seus estatutos.
13. Assim, a análise que será desenvolvida nas seções seguintes, envolve o enquadramento e a *compliance* com os instrumentos de direito nacionais e da UE, bem como a análise das Racionalidades: (i) dos Investidores; (ii) dos Profissionais/Utilizadores/Consumidores; e (iii) dos Contribuintes.

### II.1. Delimitação Precisa do Objeto do Parecer

14. A prorrogação do prazo da concessão Prazo da Concessão do Serviço Público do Terminal Multiusos – Zona 1 do Porto de Setúbal, Concessionado à Tersado, por um período de 10 anos, encontra-se prevista na Cláusula 29.<sup>a</sup> do Contrato de Concessão, desde que reconhecidos ou aceites pela Concedente os pressupostos dessa cláusula e identificados no ponto 5.5.

---

<sup>5</sup> Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, na sua redação atual.

<sup>6</sup> As dimensões do interesse público da mobilidade inclusiva, eficiente e sustentável, envolvem:

- Inclusão - Abrangência e coesão territorial e social, numa perspetiva transgeracional e de acessibilidade extensiva para todas as Pessoas, incluindo naturalmente também a mobilidade dos bens, sempre garantindo elevados padrões de segurança;
- Eficiência - Incorpora as exigências de competitividade, de produtividade e de combate ao desperdício, integradas nas diferentes dinâmicas heterogéneas da globalização, incluindo a fragmentação dos mercados, por força de barreiras e de medidas de política da mais diversa natureza;
- Sustentabilidade - Agrega as exigências ambientais, económicas, financeiras e sociais, focada em superar a corrosão do tempo e os ciclos geodinâmicos da natureza, incluindo os efeitos das alterações climáticas, em sintonia com a Agenda 2030, da Organização das Nações Unidas, para o Desenvolvimento Sustentável, bem como com o Pacto Ecológico Europeu.



15. A concessão em apreço visa a continuidade da prestação, pela Tersado e em regime de exclusividade, de serviços a bens de terceiros e o exercício da atividade de movimentação de cargas na Zona 1 do Terminal Multiusos do Porto de Setúbal, identificados no ponto 5.1.
16. Esta prorrogação do prazo da concessão é objeto do 2.º Aditamento ao Contrato de Concessão da Zona 1 do Terminal Multiusos, no Porto de Setúbal, sendo sobre os respetivos termos que, em síntese, incide o presente Parecer.

## **II.2. Análise de Compliance**

17. O interesse público que subjaz à concessão do Serviço Público do Terminal Multiusos – Zona 1 do Porto de Setúbal, reside em assegurar a continuidade do serviço, a par de melhorar as condições de realização da atividade de operação e competitividade desta infraestrutura portuária, ao serviço dos tráfegos que o demandam e clientes que o utilizam, contribuindo para a promoção do transporte marítimo de mercadorias e dinamizar a atividade económica, na região envolvente do porto de Setúbal, de forma cada vez mais sustentável, incluindo, entre outras obrigações, da Concessionária, efetuar investimentos de cerca de 5,4 milhões €, tanto em infraestrutura, como em equipamento, e ainda em termos de melhoria das condições ambientais, incluindo a redução de gases com efeito de estufa (GEE).
18. Atendendo a que se trata de uma concessão de serviços portuários na Zona 1 do Terminal Multiusos do porto de Setúbal, o aditamento contratual em análise será aferido pela sua *compliance* com o direito nacional e da UE aplicável, em particular com o Código dos Contratos Públicos (CCP)<sup>7</sup>, o Regime Jurídico da Operação Portuária<sup>8</sup> e as Bases Gerais das Concessões de Serviço Público de Movimentação de Cargas em Áreas Portuárias<sup>9</sup>, bem como com o Regulamento (UE) dos Serviços Portuários<sup>10</sup> e o diploma que assegura a execução das obrigações desse regulamento na ordem jurídica nacional<sup>11</sup>.

<sup>7</sup> Aprovado pelo Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, na sua redação atual.

<sup>8</sup> Estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de agosto, na sua redação atual.

<sup>9</sup> Aprovadas pelo Decreto-Lei n.º 324/94, de 30 de dezembro.

<sup>10</sup> 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.

<sup>11</sup> Decreto-Lei n.º 9/2022, de 11 de janeiro.

### **II.2.1. Normativo da União Europeia e Nacional Aplicável à Operação Portuária**

**19.** Ao nível da UE, o Regulamento (UE) dos Serviços Portuários aplica-se a diversos tipos de serviços portuários, abrangendo designadamente disposições em termos de organização de serviços portuários e de transparência financeira e autonomia.

**19.1.** Contudo, por força do artigo 10.º do Regulamento em apreço, à atividade de movimentação de carga, ou seja, o objeto fulcral da concessão cuja prorrogação está em análise, não são aplicáveis disposições relativas à prestação de serviços portuários<sup>12</sup>.

**19.2.** No que respeita à transparência financeira e autonomia, as quais já abrangem a movimentação de carga nos portos, estão em causa a transparência das relações financeiras quando a entidade que presta os serviços portuários seja beneficiária de fundos públicos, bem como a forma de fixação das taxas de serviços portuários e de utilização da infraestrutura portuária.

**20.** Sublinha-se, ainda, que, nos termos do artigo 21.º do mesmo Regulamento (UE), este não se aplica aos contratos de serviços portuários que tenham sido celebrados antes de 2017.02.15, que é o caso desta concessão, o mesmo ocorrendo no que reporta ao diploma que assegura a execução das obrigações desse regulamento na ordem jurídica nacional<sup>13</sup>.

**21.** Nos termos de legislação nacional, o mencionado Regime Jurídico da Operação Portuária, define as suas condições de acesso e de exercício, sendo essa operação entendida como *“a actividade de movimentação de cargas a embarcar ou desembarcadas na zona portuária, compreendendo as actividades de estiva, desestiva, conferência, carga, descarga, transbordo, movimentação e arrumação de mercadorias em cais, terminais, armazéns e parques, bem como de formação e decomposição de unidades de carga, e ainda de recepção, armazenagem e expedição das mercadoria”*, ou seja, a que

---

<sup>12</sup> Nos termos do artigo 10.º do Regulamento (UE) 2017/352, estão isentas da aplicação das disposições do capítulo que rege a prestação de serviços portuários, que dispõe essencialmente sobre condições de acesso ao mercado ([i] requisitos mínimos para a prestação de serviços portuários; [ii] limitação do número de prestadores; [iii] obrigações de serviço público; e [iv] restrições relacionadas com operadores internos), a movimentação de cargas, os serviços e passageiros e a pilotagem, sem prejuízo dos Estados-Membros da UE poderem decidir aplicar essas disposições à pilotagem, informando a Comissão Europeia dessa decisão.

<sup>13</sup> Tal como especificado no n.º 1 do artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 9/2022, de 11 de janeiro.

é fundamentalmente objeto da concessão da Zona 1 do Terminal Multiusos do Porto de Setúbal.

- 22.** O contrato inicial da concessão da Zona 1 do Terminal Multiusos do Porto de Setúbal já foi celebrado na vigência do Regime Jurídico da Operação Portuária, bem como das Bases Gerais das Concessões de Serviço Público de Movimentação de Cargas em Áreas Portuárias, designadamente na sequência de concurso público no âmbito da UE, tendo que ter obedecido aos respetivos requisitos legais aplicáveis.
- 23.** O primeiro aditamento a este contrato de concessão, celebrado entre a APSS e a Tersado em 2018.12.17, visou a inclusão na área de concessão, da área coberta e descoberta identificada como Armazéns A e B e Logradouro, destinando-se exclusivamente à armazenagem de carga geral e demais atividades compreendidas no objeto da concessão, sem prejuízo de poder ser afeto, mediante autorização, a atividades conexas com o objeto da concessão.
- 23.1.** Nos considerandos deste primeiro aditamento contratual é expressamente referido que *“É de interesse público permitir um melhor serviço público de movimentação de cargas no Porto de Setúbal, explorar o domínio público, requalificar o património portuário e obter proveitos adicionais para esta empresa pública<sup>[14]</sup>, sendo que alteração que é necessário efetuar ao Contrato de Concessão é reduzida e não conduz à alteração das prestações principais nem configura uma forma de impedir, restringir ou falsear a concorrência relativamente à formação do contrato”*.
- 23.2.** À Concessionária compete, assumindo a qualidade de dona da obra e respeitando o princípio da não discriminação em razão da nacionalidade, a realização das obras, trabalhos e benfeitorias necessários ou úteis à requalificação dos Armazéns A e B e Logradouro, bem como a sua adequada exploração, em regime de serviço público, no âmbito da Concessão, cabendo, contudo, à Concedente aprovar essas obras, trabalhos e benfeitorias e respetivas especificações técnicas e outros aspetos essenciais, tais como o preço e o prazo.

---

<sup>14</sup> Neste contexto específico, referindo-se à APSS.

**23.3. [confidencial]**

**24. [confidencial] <sup>15</sup> [confidencial] <sup>16</sup>, [confidencial].**

**25.** Na matéria específica que mais se relaciona com o segundo aditamento contratual, objeto deste parecer, importa verificar se o prazo da concessão não excede 30 anos e que o mesmo foi estabelecido em função dos investimentos em equipamentos fixos ou em obras portuárias, tal como requerido pelo artigo 29.º do Regime Jurídico da Operação Portuária, bem como na Base XIII das Bases Gerais das Concessões de Serviço Público de Movimentação de Cargas em Áreas Portuárias.

**26.** Nesse contexto, o contrato de concessão estabeleceu como prazo de concessão o período de 20 anos, entre 2004.11.22<sup>17</sup> e 2024.11.21, sendo que o segundo aditamento, submetido a parecer da AMT, pretende prorrogar este prazo em mais 10 anos (até 2034.11.22), perfazendo, na sua totalidade, 30 anos, portanto, respeitando o prazo limite definido, quer no Regime Jurídico da Operação Portuária, quer nas Bases Gerais das Concessões de Serviço Público de Movimentação de Cargas em Áreas Portuárias.

**27.** Assim, resta verificar que a prorrogação do prazo em 10 anos é estabelecida em função dos investimentos a efetuar em equipamentos fixos ou em obra portuárias, relevando particularmente nesta matéria o estabelecido na Cláusula Terceira do projeto de Segundo Aditamento ao Contrato de Concessão da Zona 1 do Terminal Multiusos do Porto de Setúbal, em particular:

**27.1. [confidencial]**

**27.2. [confidencial]**

**28. [confidencial]**

**29.** Desta forma, afigura-se ser cumprido o requisito do Regime Jurídico da Operação Portuária relativo à duração total do Contrato de Concessão da Zona 1 do Terminal Multiusos do Porto de Setúbal, uma vez que o mesmo não excede os 30 anos, já incluindo

---

<sup>15</sup> Lei n.º 58/2005, de 29 de dezembro, na sua redação atual.

<sup>16</sup> Decreto-Lei n.º 226-A/2007, de 31 de maio, na sua redação atual.

<sup>17</sup> Data do auto de vistoria de entrega do terminal.

a prorrogação resultante deste segundo aditamento, bem como esse prazo estar estabelecido em função dos investimentos em equipamentos fixos ou em obra portuárias.

A avaliação deste último aspeto é complementada nas seções relativas aos requisitos do contrato de concessão (ver Seção II.2.3) e análise centrada na Racionalidade dos Investidores (ver Seção II.3.1)

### **II.2.2. Normativo de Contratação Pública**

30. O Contrato de Concessão da Zona 1 do Terminal Multiusos do Porto de Setúbal foi celebrado em 2004.07.16, ou seja, anteriormente à data de entrada em vigor do CCP, pelo que o mesmo, ou a sua prorrogação, não se encontra sujeito à aplicação desse código, nos termos do artigo 18.º do Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro.

### **II.2.3. Requisitos do Contrato de Concessão da Zona 1 do Terminal Multiusos do Porto de Setúbal**

31. Nos termos do Contrato de Concessão da Zona 1 do Terminal Multiusos do Porto de Setúbal, a prorrogação do prazo de concessão só poderá ocorrer por um período único de 10 anos (ver ponto 5.4) e desde que reconhecidos ou aceites pela Concedente os pressupostos de: (i) Inexistência de situações irregulares por parte da Concessionária; (ii) cumprimento pela concessionária de metas operacionais, comerciais e financeiras estabelecidas em planos anteriores; (iii) definição pela Concessionária dum plano de investimentos futuros; e (iv) qualidade do plano comercial e operacional que a Concessionária se propõe desenvolver e justificação sobre a viabilidade económica e financeiras, nas óticas da Concessionária e da Concedente (ver ponto 5.5).

Nos pontos seguintes serão analisados cada um desses quatro requisitos, tendo, nomeadamente, por base nos elementos apresentados pela APSS à AMT, quer na submissão à AMT do projeto de segundo aditamento contratual em análise, quer na informação e documentação também transmitida pela APSS à AMT na sua comunicação de 2022.12.19 (ver Nota de Rodapé 3).

**32.** No que reporta à inexistência de situações irregulares graves por parte da concessionária, a APSS *“confirma que não ocorrem irregularidades relevantes na continuidade do serviço público”*.

**32.1.** *“A única irregularidade deveu-se a problemas registados no pavimento, cais e equipamentos, resultantes da idade do cais e equipamentos e da capacidade do pavimento versus tipo de utilização registada, contudo, em tribunal arbitral, foi a Concedente e não a Concessionária, a condenada”*.

Neste âmbito a APSS foi condenada, quer a pagar € 350 000 pela falta de manutenção e vícios de equipamentos, quer à realização de todas as obras necessárias à reparação geral e integral de todas as deficiências e anomalias identificadas.

**32.2.** Estas decisões, que estão ainda pendentes, ficarão sanadas com a outorga do segundo aditamento contratual, na medida em que, decorrente do previsto na respetiva Cláusula Quarta, a Concessionária passa a reconhecer e aceitar a extinção total e incondicionada das responsabilidades da APSS decorrentes das decisões do Tribunal Arbitral de 2015.06.26 e 2019.10.23, bem como de assumir de sua exclusiva responsabilidade realizar os investimentos e as reparações consideradas necessárias.

**33.** Relativamente ao cumprimento pela Concessionária das metas operacionais, comerciais e financeiras estabelecidas em planos anteriores, menciona a APSS que, na respetiva análise, *“deve ter-se em consideração os relevantes eventos económicos, industriais e logísticos ocorridos durante o período da concessão, não previsíveis inicialmente, designadamente no caso base, e que afetaram a movimentação portuária do terminal, de forma exógena e não controlável pela concessionária ou pela APSS, designadamente a crise de 2008, a presença da Troika em Portugal, a maior concorrência de Aveiro e Vigo com os respetivos investimentos públicos apoiados pela União Europeia, o investimento na fábrica de papel da Navigator, que eliminou as exportações de pasta de papel base de referência da carga deste terminal, bem como as variações anuais na descarga de estilha do Brasil, fruto das variações de preços anuais da matéria prima e a tendência que se verificou para uma maior contentorização da carga geral fracionada, principal segmento do terminal, que determinam uma menor movimentação de carga face ao caso*

*base inicial, obrigando a um ajustamento anual dos objetivos comerciais com o mercado, nos planos de atividade remetidos à Concedente e com esta discutidos e avaliados”.*

Neste enquadramento, a APSS confirma que:

- 33.1.** *As “metas comerciais ajustadas com a Concedente foram cumpridas e verificou-se o cumprimento das metas operacionais anteriores, apesar de se registar menor tonelagem total prevista no caso base, se tivermos em consideração, como devido, as possibilidades e o contexto económico e produtivo externo à ação da Concessionária e que levaram a rever os planos no contexto do acompanhamento anual dos Planos de Atividade”;*
- 33.2.** *As “metas operacionais de melhoria de produtividade do terminal foram atingidas, com a aquisição de novos equipamentos de cais e parque e a melhoria da performance do terminal”;*
- 33.3.** [confidencial]
- 33.4.** [confidencial]
- 34.** [confidencial]
- 35.** No que concerne à qualidade do plano comercial e operacional que a Concessionária se propõe desenvolver e justificação sobre a viabilidade económica e financeira, na ótica da Concessionária e da Concedente, e outros elementos que se revelem necessários, a APSS considera que *“o plano comercial para o período de prorrogação parece-nos equilibrado e suficientemente otimista para este mercado, com forte concorrência, que não possui um elemento de crescimento e depende de grandes projetos industriais específicos, prevendo um crescimento do tráfego entre 2024 e 2034, com valores que retomam os anos de melhor movimentação do TMS1 na concessão que decorre”.*
- 36.** Tendo a AMT considerado que a informação inicialmente facultada não permitia aferir de forma completamente explícita a viabilidade económica e financeira, na ótica da Concedente, foi solicitada à APSS o envio de informação mais detalhada relativamente a esta matéria, a qual foi satisfeita por resposta desta Administração Portuária, e cuja referência será apresentada na análise centrada na Racionalidade dos Investidores.



37. Em face do exposto afigura-se estarem cumpridos os requisitos do Contrato de Concessão da Zona 1 do Terminal Multiusos do Porto de Setúbal, aplicáveis à prorrogação do prazo de concessão, e sem prejuízo da apreciação mais detalhada apresentada na seção seguinte.

### **II.3. Análise Centrada nas Racionalidades dos Investidores, dos Profissionais / Utilizadores / Consumidores e dos Contribuintes**

38. A AMT confere a maior atenção a uma *praxis* regulatória amiga do investimento, seja ele público ou privado, que exerça um papel estruturante no crescimento da economia, residindo o ponto central, neste caso, na capacidade de criar um ambiente incentivador do investimento produtivo para o crescimento sustentado da competitividade do sistema portuário nacional em geral e em particular para o porto de Setúbal, no quadro da formação, desenvolvimento e consolidação do Mercado Interno de Transportes, enquanto mercado concorrencial, sem restrições nem distorções, balanceando, numa perspetiva dinâmica e resiliente, as Racionalidades dos Investidores, dos Profissionais / Utilizadores / Consumidores e dos Contribuintes.
39. Neste contexto, analisam-se nas seções seguintes os aspetos mais relevantes associados a cada uma dessas Racionalidades.

#### **II.3.1. Racionalidade dos Investidores**

40. No âmbito dos Investidores, há que discernir os diversos segmentos que operam no sistema portuário nacional e em particular nos serviços de movimentação de cargas nos portos nacionais, cada qual com matrizes de risco diferentes, designadamente os investidores diretos nas infraestruturas e equipamentos, bem como na prestação dos serviços portuários, os investidores em serviços da cadeia logística de transportes, com relevo para os atuais e potenciais operadores de transporte de mercadorias que utilizem a infraestrutura do Terminal Multiusos – Zona 1 do Porto de Setúbal, e ainda todos os que numa perspetiva geral colhem benefícios indiretos para a sua atividade, como sejam, nomeadamente, os carregadores (empresas importadoras e exportadoras através dos portos em apreço) e donos das cargas.



**41. De acordo com o exposto pela APSS:**

- 41.1.** O plano de investimentos apresentado pela Concessionária para o período de prorrogação da concessão, insere-se na visão e na estratégia desta Administração Portuária, para o porto de Setúbal, *“uma vez que permite dar continuidade à operação portuária neste terminal, na próxima década, no segmento da carga geral e multiusos, por forma que o este Porto possa servir os clientes atuais e futuros nestes segmentos de mercado”*;
- 41.2.** Este período de prorrogação da concessão por 10 anos, permite à APSS preparar com mais tempo os *“estudos técnicos e ambientais e obtenha as necessárias autorizações, designadamente da Agência Portuguesa do Ambiente, I.P., e, ouvida a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, do Governo para o lançamento da futura concessão dos atuais dois terminais Multiusos, com obras de repavimentação e de alinhamento do cais do TMS1 com o cais do Terminal Multiusos Zona 2 (TMS2, concessionado à Sadoport Terminal Marítimo do Sado, S.A.), preparando-o para, eventualmente, receber pórticos de contentores e outras cargas pesadas”*;
- 41.3.** O plano da Concessionária *“é também adequado ao mercado em causa no período de prorrogação, não carecendo de maiores investimentos em cais para navios-tipo dos mercados alvo, como maiores fundos de cais ou de equipamentos adicionais durante este período além dos previstos, nem sendo necessária a obtenção de maiores terraplenos nesta fase”*;
- 41.4.** *“O investimento e o plano operacional e de manutenção do terminal permite que a Tersado, S.A., absorva a responsabilidade pela decisão do Tribunal Arbitral sobre a reposição das condições do equipamento, do muro-cais e do pavimento pela APSS”*, questão que, conforme já anteriormente mencionado, fica salvaguardada no segundo aditamento em análise;
- 41.5.** *“Considerando que o valor de investimento proposto para uma prorrogação de 10 anos corresponde a metade do valor do investimento efetuado na concessão inicial de 20 anos, a que se adiciona a manutenção anual do pavimento, parece-nos, de acordo com o caso base apresentado, que o equilíbrio contratual é respeitado, certamente não se beneficiando a Concessionária, tanto mais que a*

*Tersado, propõe ainda um mecanismo de partilha de benefícios extraordinários com a Concedente, através do pagamento adicional, como taxa anual, de 2% do valor das vendas acima do previsto no caso base agora apresentado, a preços constantes”;*

**41.6.** O acordado acautela os efeitos:

- *Da realização, pela IP - Infraestruturas de Portugal, S.A., da “execução do projeto de Melhoria dos Acessos Ferroviários ao Porto de Setúbal, cabendo à Concessionária a sua manutenção, reparação e conservação na sua área concessionada”;*
- *Da “instalação, operação e parqueamento de scanner de contentores a ser utilizado pela Autoridade Tributária e Aduaneira para execução do controlo aduaneiro das mercadorias e dos meios de transporte, designadamente da Zona 1 e da Zona 2 do Terminal Multiusos do Porto de Setúbal, cabendo à Concessionária a manutenção, reparação e conservação dos acessos na sua área concessionada e do ramal de energia elétrica e de água e o respetivo fornecimento”;*

**41.7.** *“Decorrido o prazo da concessão ou no caso da rescisão por incumprimento, os investimentos previstos realizados pela Concessionária, reverterem ou são transferidos para a Concedente de forma gratuita, livres de ónus ou encargos, em bom estado de conservação e em funcionamento, não podendo a Concessionária reclamar por esse facto qualquer indemnização, compensação, reembolso ou pagamento, nem invocar, a qualquer título, direito de retenção (sem prejuízo de, caso venham a ser feitos novos investimentos, diversos dos constantes no Plano de Investimentos Futuros ou do Modelo Financeiro Atualizado, a reversão dos mesmos seja alvo de indemnização pelo valor não amortizado à data do termo do contrato desde que devidamente autorizados)”.*

**42.** Concretizando o exposto nos pontos **41.4**, **41.5** e **41.7**, o projeto de segundo aditamento dispõe, designadamente:

**42.1.** No n.º 3 da Cláusula Quarta do projeto de segundo aditamento contratual, “A **TERSADO** e a **APSS** declaram, respetivamente, não ter direito a haver uma da

*outra qualquer compensação ou indemnização relativa à execução do Contrato de Concessão, declarando estarem todos os respetivos créditos e débitos saldados, por factos decorridos até à data de assinatura do presente Segundo Aditamento, sem prejuízo do oportuno pagamento das taxas ainda não vencidas”;*

**42.2.** No n.º 1 da Cláusula Quinta do projeto de segundo aditamento contratual, “A TERSADO e a APSS acordam num mecanismo de partilha de benefícios extraordinários, através do pagamento adicional pela TERSADO à APSS, num pagamento único anual, a realizar pela Concessionária, no prazo de 60 dias a contar da conclusão do prazo legal para a certificação e auditoria das contas do ano a que respeitem, de um montante correspondente a 2% do valor das vendas anuais realizadas acima do previsto no Modelo Financeiro Atualizado, a preços constantes de 2024”.

**43.** [confidencial]”<sup>18</sup>.

**44.** Importa também a ponderação dos benefícios económicos para a região onde se insere o porto de Setúbal, sendo que, a concretização da melhoria das condições, quer técnico-operacionais, quer ambientalmente mais sustentáveis, que resultam do investimento a efetuar pela Concessionária durante os 10 anos adicionais da concessão, é suscetível de gerar impactos positivos significativos nos diversos tipos de investidores, sendo particularmente relevantes nos investidores diretos em equipamentos e serviços portuários, bem como no transporte de mercadorias utilizando o modo marítimo.

**45.** A concretização desta prorrogação do período da concessão, permite dar continuidade à operação portuária durante a próxima década, servindo os atuais e futuros clientes dos segmentos de mercado onde opera esta infraestrutura portuária concessionada, designadamente da carga geral e multiusos, contribuindo igualmente para:

**45.1.** A melhoria das condições de prestação dos serviços portuários para uma maior utilização dos serviços de transporte marítimo, encontrando-se igualmente em alinhamento com a prossecução dos objetivos da Agenda 2030, da Organização

---

<sup>18</sup> Nos termos da Clausula 39.ª do Contrato de Concessão da Zona I do Terminal Multiusos do Porto de Setúbal, as taxas a pagar pela Concessionária “ficam sujeitas à revisão anual no dia 1 de janeiro de cada ano de acordo com o índice de preços no consumidor – IPC – sem habitação publicado pelo Instituto Nacional de Estatística, tendo por referência o IPC anual (doze meses) verificado no dia 31 de Outubro do ano anterior àquele a que respeita a actualização”.

das Nações Unidas (ONU), para o Desenvolvimento Sustentável<sup>19</sup>, bem como do Pacto Ecológico Europeu<sup>20</sup>.

**45.2.** Alcançar os objetivos de uma mobilidade sustentável, inteligente e resiliente, constantes da Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente, apresentada pela Comissão Europeia (CE)<sup>21</sup>, concretamente para as seguintes metas:

- Aumento em 25% até 2030 e em 50% até 2050 do transporte por vias navegáveis interiores e do transporte marítimo de curta distância;
- Disponibilização de uma Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) multimodal, equipada para transportes sustentáveis e inteligentes, com conectividade de alta velocidade, operacional até 2030 no que diz respeito à rede principal, e até 2050 no que se reporta à rede global;

A este propósito, recorde-se que as infraestruturas portuárias de Setúbal integram atualmente a rede principal da RTE-T, concretamente enquanto infraestrutura de transporte marítimo, na zona portuária de Lisboa/Setúbal, integrada no Espaço Marítimo Europeu<sup>22</sup>.

## **46.** [confidencial]

### **46.1.** [confidencial]

### **46.2.** [confidencial]

---

<sup>19</sup> Resolução da ONU “ Transformar o nosso Mundo: Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, “com 17 Objetivos, desdobrados em 169 Metas, que entrou em vigor a 1 de janeiro de 2016.

<sup>20</sup> COM(2019) 640 final, de 11 de dezembro de 2019 - Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões – Pacto Ecológico Europeu.

<sup>21</sup> COM(2020) 789 final, de 8 de dezembro de 2020 - Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões – “Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente – Pôr os Transportes Europeus na Senda do Futuro”.

<sup>22</sup> Ver Anexo II (Lista de Nós da RTE-T), do Regulamento (UE) 2024/1679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de junho de 2024, relativo às orientações da UE para o desenvolvimento da RTE-T.

47. [confidencial]<sup>23</sup>, [confidencial]<sup>24</sup>.

47.1. [confidencial]

47.2. [confidencial]<sup>25</sup>, [confidencial]

47.3. [confidencial]

47.4. [confidencial]<sup>26</sup> [confidencial]

47.5. [confidencial]

47.6. [confidencial]<sup>27</sup>.

48. Em face do exposto, a avaliação do impacto do segundo aditamento contratual, consubstanciado na prorrogação da concessão em análise por 10 anos, é positivo para a Racionalidade dos Investidores.

### **II.3.2. Racionalidade dos Profissionais / Utilizadores / Consumidores**

49. No âmbito desta Racionalidade que, por si só, agrega vários segmentos sociológicos de cidadãos e empresas, importa valorizar os Profissionais/Utilizadores/Consumidores que procuram soluções de mobilidade mais inclusiva, mais eficiente e mais sustentável, neste caso particular para o transporte de mercadorias por via marítima, e mais concretamente com interface na Zona 1 do Terminal Multiusos do Porto de Setúbal.

Cabe também a um regulador económico independente, como a AMT, avaliar e valorar os contributos reais e/ou as potenciais decisões dos poderes públicos face à sua atratividade para com os referidos segmentos sociológicos.

---

<sup>23</sup> A CAE 52220 envolve as atividades indispensáveis à realização do transporte por água: exploração de portos e embarcadouros; serviços de pilotagem, amarração e controlo de tráfego; salvamento; serviços de sinalização por faróis, balizagem ou rádio balizagem e atividades similares ligadas ao transporte de passageiros, de animais e de mercadorias, realizadas por empresas independentes do transporte.

<sup>24</sup> <https://www.bportugal.pt/QS/qswb/Dashboards>.

<sup>25</sup> A CAE 52240 compreende as atividades de carga e de descarga de mercadorias, bagagem e equipamento (qualquer que seja o meio de transporte utilizado), assim como a atividade de estiva, mas não inclui a exploração de terminais.

<sup>26</sup> As tarifas cobradas ao navio serão essencialmente as tarifas de uso do porto (TUP) e de pilotagem.

<sup>27</sup> De acordo com exposto pela APSS, a “*natureza pública da APSS enquanto entidade concedente e o carácter infraestrutural dos bens dominiais subjacentes à Concessão deve ser refletida na taxa de desconto a utilizar. Neste contexto, a taxa de desconto deve refletir o custo de oportunidade do capital no sector público, o qual naturalmente difere do dos agentes privados. Neste sentido, utilizou-se como referencial a Taxa de rendibilidade das Obrigações do Tesouro, mercado secundário, com taxa fixa e prazo residual de 10 anos reportada a outubro de 2024, de 2,73% acrescida de 2 pontos percentuais (prémio de risco) fixando-se a taxa de atualização em 4,73%*”.

- 50.** Atenta a realidade deste caso específico, de prorrogação por 10 anos de um contrato de concessão de uma infraestrutura portuária em Setúbal, enquanto infraestrutura de serviço público de movimentação de mercadorias com *hinterlands* que excedem a própria Região de Lisboa e Vale do Tejo, e com potencial para incremento de carga movimentada, poder-se-á inferir que o segmento mais interessado, em primeira linha, num contexto global desta Racionalidade, será um conjunto diversificado de transportadores marítimos e, logo de seguida, os donos da carga/carregadores, cuja expectativa dependerá da maior ou menor eficácia e eficiência dos serviços portuários aos navios e às cargas, que possam ser manuseadas na Zona 1 do Terminal Multiusos do Porto de Setúbal no âmbito da melhoria dos serviços potenciados pela continuidade da atual concessão.
- 51.** A prorrogação da concessão, para além de garantir a continuidade e melhoria do serviço público de movimentação de cargas neste terminal portuário, e consequentemente da exploração no porto de Setúbal, com os inerentes benefícios para a sociedade e economias local, regional e nacional, potenciando o incremento da atividade económica resultante, é suscetível de induzir novas oportunidades para os empreendedores, e, consequentemente, de geração sustentada de mais emprego.
- 52.** A continuidade desta concessão afigura-se apresentar benefícios económicos, sociais e ambientais, constituindo, na linha do já referido no ponto **45**, um contributo efetivo para os objetivos de melhoria do desempenho ambiental nos mercados da mobilidade e dos transportes, a par de potenciar uma maior eficiência dos serviços portuários, concorrendo, assim, para os objetivos de melhoria da sustentabilidade ambiental no contexto do setor dos transportes, particularmente através da promoção e serviços de transporte marítimo de curta distância e de requisitos específicos de redução das emissões poluentes dos equipamentos utilizados.
- 53.** Atenta a evolução do negócio portuário, concretamente no porto de Setúbal, o período de 10 anos de prorrogação da concessão da Zona 1 do Terminal Multiusos do Porto de Setúbal, permitirá à APSS estudar atempadamente as opções de planeamento e intervenções necessárias para, caso se justifique, uma eventual futura concessão das duas zonas (Zona 1 e Zona 2) do Terminal Multiusos, com capacidade e dimensão para receção, no longo prazo, à procura nacional de contentores e outras cargas pesadas, de forma sustentável, o que poderá vir a potenciar ainda mais o contributo desta infraestrutura portuária ao serviço da economia e da sociedade.

54. Resulta, desta forma, que a prorrogação da concessão se revela ajustada e com impacto positivo na perspetiva dos Profissionais/Utilizadores inseridos nos limites de influência do porto de Setúbal e, a jusante, dos Consumidores.

### **II.3.3. Racionalidade dos Contribuintes**

55. Relativamente à Racionalidade dos Contribuintes, importa avaliar a resiliência da sociedade e da economia face à carga fiscal, e a perceção dos cidadãos quanto às escolhas públicas relativas à utilização do valor dos impostos, em particular face à adequação dos serviços proporcionados.

Cabe também ao Regulador avaliar e valorar os contributos reais e/ou as potenciais decisões do Estado e demais entidades públicas face à sua atratividade para com os contribuintes.

56. Assim, se no que concerne à resiliência da sociedade e da economia face à carga fiscal, a correlação entre a dívida pública e a carga fiscal é facilmente perceptível, o desfecho deste processo, sem gerar qualquer encargo financeiro para a concedente, não apresenta qualquer consequência negativa sobre a dívida pública e, na mesma linha, sobre a carga fiscal.
57. Indiretamente, o aumento da competitividade do porto de Setúbal, e do tecido empresarial que usa os serviços deste porto, pelas razões indicadas nas Racionalidades, quer dos Investidores (Seção II.3.1), quer dos Profissionais/ Utilizadores/ Consumidores (Seção II.3.2), potencia o crescimento da atividade económica que orbita em torno deste porto, bem como na região envolvente, fomentando a produção de valor acrescentado, com o consequente aumento da receita fiscal, com reflexos benéficos sobre a redução da dívida pública e da carga fiscal.
58. Em termos de escolhas públicas relativas à utilização do valor dos impostos, a causa-função da prorrogação do contrato de concessão está diretamente ligada ao interesse público que concretamente se visa prosseguir e delimita os termos do contrato.

A prestação ao público da atividade de movimentação de cargas nos portos é considerada de interesse público, nos termos do Regime Jurídico da Operação Portuária.



- 59.** Por sua vez, a conceção do modelo de prorrogação do prazo de concessão contribui para um ambiente propício à sustentabilidade económica das entidades que utilizam os serviços da Zona 1 do Terminal Multiusos do Porto de Setúbal, com reflexos nos custos da sua cadeia de valor, contribuindo para criar e manter níveis mais elevados de emprego, com geração de impostos, quer a nível das pessoas singulares, quer a nível das pessoas coletivas, que alimentam o Orçamento do Estado.
- 60.** Releva, igualmente, em termos de viabilidade económica e financeira da APSS, tendo presente os elementos complementares identificados no ponto **47.2**, que a mesma se encontra garantida, com reflexo também no IRC liquidado e dos dividendos a distribuir ao acionista único, a Direção-Geral do Tesouro e Finanças, ou seja, as receitas fiscais do Estado, beneficiando, naturalmente, o Contribuinte.
- 61.** Em conclusão, a aplicação da Racionalidade ancorada nos Contribuintes conduz à perceção de que os balanços finais, em termos dos benefícios líquidos globais para os Contribuintes, se mantêm positivos.



### III. RECOMENDAÇÕES

62. Na Seção da Cláusula 23.<sup>a</sup> do Contrato de Concessão (Informação e Estatística), está previsto que a *“Concessionária e a Concedente são obrigadas a disponibilizar mutuamente, em tempo oportuno, todos os elementos informativos e dados estatísticos necessários ao exercício das suas funções, designadamente, as relativas à operação portuária, à gestão e à promoção comercial do porto”*.

Atenta a importância cada vez maior dos aspetos associados à sustentabilidade ambiental da atividade portuária, recomenda-se que, no âmbito da prossecução da concessão neste período adicional de 10 anos, seja reforçado o seu mecanismo de reporte e acompanhamento, designadamente, aditando indicadores de desempenho ambiental da operação, incluindo, na medida do possível, de redução de emissões de GEE, em alinhamento com os documentos orientadores da Organização Marítima Internacional (IMO) e da UE, bem como com o estudo da AMT com uma primeira abordagem à implementação de indicadores de avaliação de investimentos em infraestruturas e serviços de mobilidade e transportes<sup>28</sup>.

63. Tendo em vista o exercício da atividade de regulação e supervisão da AMT relativamente a este aditamento contratual, determina-se que a APSS envie a esta autoridade, após a sua outorga, cópia do segundo aditamento ao contrato de concessão assinado, incluindo os respetivos anexos.

---

<sup>28</sup> [Indicadores de Avaliação de Investimentos em Infraestruturas e Serviços de Mobilidade e Transportes \(AMT\)](#).

#### IV. CONCLUSÕES

- 64.** Para além das conclusões que foram ficando sedimentadas ao longo deste Parecer, afigura-se-nos oportuno realçar, no pleno cumprimento das atribuições e poderes da AMT, enquanto regulador económico independente no contexto do ecossistema da mobilidade e dos transportes, a relevância da prorrogação, por mais 10 anos, da concessão da Zona 1 do Terminal Multiusos do Porto de Setúbal, e os seus impactes positivos ao nível da socio-economia, local, regional e nacional, em virtude da possibilidade de um melhor e mais sustentável serviço prestado por essa infraestrutura portuária, a par da potenciação da atividade de transporte de mercadorias por via marítima.
- 65.** Em face de tudo o que antecede, e nos termos e para os efeitos previstos na alínea b) do n.º 2 do artigo 34.º dos estatutos desta Autoridade, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, na sua redação atual, o **Parecer Prévio Vinculativo da AMT é favorável.**
- 66.** Não obstante, sublinha-se a necessidade de se seguir a recomendação e cumprir a determinação efetuadas nos pontos **62** e **63**, no sentido do reforço do mecanismo de reporte e acompanhamento da concessão, designadamente, aditando indicadores de desempenho ambiental da operação, bem como no âmbito do exercício da atividade de regulação e supervisão pela AMT.

Lisboa, 22 de novembro de 2024.

A Presidente do Conselho de Administração

Ana Paula Vitorino