

PARECER N.º 81/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 autoridade¹, que tem por objeto o Projeto de Prorrogação do Prazo da Concessão do Serviço Público do Terminal Multiusos – Zona 2 do Porto de Setúbal, Concessionado à Sadoport – Terminal Marítimo do Sado, S.A. (Sadoport).
2. Este Parecer foi solicitado pelo Ofício da Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, S.A. (APSS) com a referência 1114/2024, 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 Aditamento ao Contrato de Concessão da Zona 2 do Terminal Multiusos do Porto de Setúbal;
 - 2.2. Anexos à mencionada Nota Justificativa:
 - Anexo 1 – Contrato de Concessão da Zona 2 do Terminal Multiusos, no Porto de Setúbal;
 - Anexo 2 – Acordos Diretos relativos aos Contratos Financeiros da Concessionária:
 - Em 2010.08.18, entre a APSS, o Banco Espírito Santo, S.A., o Banco Espírito Santo de Investimento, S.A. e a Sadoport; e

¹ 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.

- Em 2018.11.30, entre a APSS, o Banco Comercial Português, S.A., enquanto Agente das Garantias, e a Sadoport.
- Anexo 3 – Ofício da APSS, para a Senhora Chefe de Gabinete de S.Ex.^a o Ministro das infraestruturas, a solicitar aprovação superior do Governo para iniciar o procedimento de negociação da prorrogação do prazo do contrato de concessão do Terminal Multiusos – Zona 2, por mais 10 anos²;
- Anexo 4 - Ofício da APSS, dando conhecimento à AMT da solicitação de aprovação superior do Governo supra³;
- Anexo 5 – E-Mail do Senhor Chefe de Gabinete de S.Ex.^a 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 2 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 Sadoport 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 previsionais⁴;
- Anexo 7 – Atas relativas reuniões de negociações, entre a APSS e a Sadoport, para a prorrogação do contrato de concessão da Zona 2 do Terminal Multiusos do Porto de Setúbal por mais 10 anos, datadas de 2024.07.31, 2024.08.26, 2024.09.04, 2024.09.09 e 2024.09.27;
- Anexo 8 – Documentos relativos às negociações entre a APSS e a Sadoport, nomeadamente:
 - ✓ E-Mail da Sadoport, datado de 2024.08.22, com a atualização do “caso base” e da apresentação relativa ao procedimento de negociação do

² Ofício da APSS com a referência S/1091/DNPL, de 2023.10.10.

³ Ofício da APSS com a referência S1092/DNPL, de 2023.10.10.

⁴ Ofício da APSS com a referência S/00837//2407, de 2024.07.23.

prazo de concessão do TMS2 – Terminal Multiusos Zona 2 do Porto de Setúbal;

- ✓ E-Mail da APSS para a Sadoport, datado de 2024.09.03, com proposta de minuta do 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 Sadoport no âmbito das propostas, contrapropostas do clausulado e definição dos anexos ao aditamento ao contrato de concessão;

- Anexo 9 - Clausulado do 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 Sadoport (Concessionária), o Contrato de Concessão da Zona 2 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.ª do Contrato de Concessão), com, aproximadamente, a área de 204.015,75 m² de terrapleno e o cais com 724,7 m (sendo, ainda, de registar a celebração de acordos diretos, relativos aos contratos financeiros da concessionária)*”.

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), exceto veículos ligeiros, e de contentores;
- 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 2 FASE A	Características
• Área de terrapleno -	204.015,75m ²
Área coberta:	1.618,82m ²
Área descoberta:	202.396,89m ²
• Comprimento de cais: - cais fundado à cota de -15,00 (ZH) e dragado à cota de -12,00 (ZH)[CONFIRMAR]	224,7m

• Terminal Multiusos (Expansão) FASE B	
• Área de terrapleno	69.282,00m ²
• Comprimento de Cais	225,4m
• Cais fundado à cota de 15-,00 (ZH) e dragado à cota de -12,00 (ZH).	

• Terminal Multiusos (Expansão)	
• FASE C	
• Área de terrapleno	58.436,00m ²
• Comprimento de Cais	183,15m
• Cais fundado à cota de -15,00 (ZH) e dragado à cota de -12,00 (ZH).	

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)”;
- “A expansão relativa à Fase B e à Fase C está condicionada à verificação comutativa dos seguintes pressupostos:

a) Disponibilização das respetivas áreas por parte da Concedente;

b) Saturação do Terminal (Zona 2) e Fase A, devidamente justificada por um estudo de viabilidade técnica, económica e financeira, na óptica da Concessionária e da Concedente, e ambiental, se for caso disso, aprovado pela Concedente e entidades competentes.”.

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.^a, 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 Sadoport formalizou, em 2021.11.19, 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 2023.02.27 (carta datada de 2022.11.29), 2023.06.02 e 2023.09.14, em resposta a solicitações da APSS, efetuadas, em reunião ou por ofício, respetivamente, em 2022.01.26 e 2023.01.30, 2023.04.06 e 2023.07.27.

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 10/10/2023, [.....] 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.^a 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 Sadoport 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 2, 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 novembro de 2022, e junho e setembro de 2023).
9. A Sadoport atualizou e complementou os elementos anteriormente enviados, por e-mail de 2024.08.22, a par de se terem realizado cinco reuniões de negociação, em 2024.07.31, 2024.08.26, 2024.09.04, 2024.09.09 e 2024.09.27, sem prejuízo da troca de informações entre a APSS e Sadoport 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 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 Reguladoras⁵, tendo em vista a promoção e defesa do interesse público da mobilidade inclusiva, eficiente e sustentável⁶, 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 2 do Porto de Setúbal, Concessionado à Sadoport, por um período de 10 anos, encontra-se prevista na Cláusula 29.^a do Contrato de Concessão,

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

⁶ 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.

desde que reconhecidos ou aceites pela Concedente os pressupostos dessa cláusula e identificados no ponto 5.5.

15. A concessão em apreço visa a continuidade da prestação, pela Sadoport e em regime de exclusividade, de serviços a bens de terceiros e o exercício da atividade de movimentação de cargas na Zona 2 do Terminal Multiusos do Porto de Setúbal, identificados no ponto 5.1.
16. Esta prorrogação do prazo da concessão é objeto do Aditamento ao Contrato de Concessão da Zona 2 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 2 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 [confidencial] €, tanto em infraestrutura, como em equipamento, e ainda em termos de melhoria da sustentabilidade ambiental, incluindo a redução de gases com efeito de estufa (GEE).
18. Atendendo a que se trata de uma concessão de serviços portuários na Zona 2 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)⁷, o Regime Jurídico da Operação Portuária⁸ e as Bases Gerais das Concessões de Serviço Público de Movimentação de Cargas em Áreas Portuárias⁹,

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

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

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

bem como com o Regulamento (UE) dos Serviços Portuários¹⁰ e o diploma que assegura a execução das obrigações desse regulamento na ordem jurídica nacional¹¹.

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 portuários¹².

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 nacional¹³.

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*

¹⁰ 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.

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

¹² 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.

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

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 é fundamentalmente objeto da concessão da Zona 2 do Terminal Multiusos do Porto de Setúbal.

22. O contrato inicial da concessão da Zona 2 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. Na matéria específica que mais se relaciona com o 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.
24. Nesse contexto, o contrato de concessão estabeleceu como prazo de concessão o período de 20 anos, entre 2004.11.22¹⁴ e 2024.11.21, sendo que o 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.
25. 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 Aditamento ao Contrato de Concessão da Zona 2 do Terminal Multiusos do Porto de Setúbal, em particular:

¹⁴ Data do auto de vistoria de entrega do terminal.

25.1. A Concessionária deverá realizar um investimento mínimo de € [confidencial], na concessão, na realização das seguintes obras e aquisição dos seguintes equipamentos:

- Construção de um Posto de Inspeção Fronteiriço (PIF);
- Benfeitorias no edifício de Manutenção e Reparação;
- Instalação de plataformas *reefers*;
- Aquisição de um pórtico de cais de segunda mão;
- *Upgrade* do sistema elétrico;
- Aquisição e transporte de duas gruas móveis;
- Reparação dos pórticos existentes;
- Aquisição de novos *reachstackers*;
- Renovação de sistemas de tecnologias de informação (TI);
- Substituição da iluminação para LED;
- Energia solar fotovoltaica.

25.2. A Concessionária fica igualmente vinculada ao cumprimento de um Plano de Conservação e Manutenção das instalações e dos equipamentos do terminal, no valor total de € [confidencial]

26. Desta forma, afigura-se ser cumprido o requisito do Regime Jurídico da Operação Portuária relativo à duração total do Contrato de Concessão da Zona 2 do Terminal Multiusos do Porto de Setúbal, uma vez que o mesmo não excede os 30 anos, já incluindo a prorrogação resultante deste 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

27. O Contrato de Concessão da Zona 2 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 2 do Terminal Multiusos do Porto de Setúbal

28. Nos termos do Contrato de Concessão da Zona 2 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 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).

29. 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”*.
30. 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, e a concorrência de Sines e Leixões no hinterland do Porto de Setúbal.

É possível constatar que a concessionária superou os valores previstos em termos de total de tráfego de cargas em toneladas a partir do sexto ano, atingindo 1.888.209 toneladas em 2022. Isso ocorreu principalmente devido a um desempenho excecional no movimento de contentores (1.557.526 toneladas e 145.514 TEU^[15]), acima do previsto no caso base, apesar do volume de carga geral fracionada ter ficado abaixo do esperado, devido à concorrência de outros portos de carga geral, uma vez que o terminal foi projetado para ser especializado em contentores e o maior movimento de contentores (carga mais importante e adequada ao terminal) ocupou áreas previstas inicialmente para carga geral. A especialização nos contentores e o movimento acima do previsto compensaram o movimento de carga geral fracionada.”.

Neste enquadramento, a APSS confirma que:

- 30.1.** *As “metas comerciais ajustadas com a concedente foram cumpridas e verificou-se o cumprimento das metas operacionais anteriores, apesar de se registarem alterações na estrutura de carga prevista no caso base, considerando, 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”;*
- 30.2.** *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”;*
- 30.3.** *As “metas financeiras, que foram anualmente ajustadas em colaboração com a APSS, S.A., foram efetivamente alcançadas”, sendo de “destacar que os resultados financeiros alcançaram a positividade na segunda metade do período da concessão. É importante notar que a viabilidade da concessão enfrentou desafios nos primeiros 10 anos de operação deste terminal, considerando um mercado altamente competitivo. Essa situação é compreensível por se tratar de um terminal totalmente novo, visto que as linhas de navegação geralmente levam*

¹⁵ TEU – Unidade Equivalente do Contentor de 20 Pés.

anos para tomar decisões de mudança de porto. No entanto, é fundamental ressaltar que essa circunstância não causou impactos significativos na concedente nem no serviço público em geral”;

30.4. *[confidencial].*

30.5. *[confidencial].*

- 31.** Em termos de definição pela Concessionária de um plano de investimentos futuros, a Concessionária está comprometida a investir € [confidencial] no âmbito da prorrogação do prazo da concessão, a que acrescem as intervenções constantes do Plano de Conservação e Manutenção das instalações e dos equipamentos do terminal, conforme exposto no ponto **25**.

O projeto de aditamento ao contrato de concessão também prevê, no âmbito da Cláusula Quarta, para além do mecanismo de partilha de benefícios relativo à situação das vendas anuais realizadas estarem acima do previsto no Modelo Financeiro Atualizado, que, no caso do valor de investimentos a que a Concessionária se vincula realizar nos termos do Plano de Investimentos Futuros, se venha a revelar inferior ao previsto, apesar da sua realização nos termos previstos ou em termos equivalentes, a Concessionária obriga-se a afetar a respetiva diferença à realização de outros investimentos adicionais no terminal que se venham a justificar e mereçam autorização da APSS.

- 32.** 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, considerando a proposta de acomodação de crescimento previsível (até 235 mil TEU, previsão da APSS) com a nova capacidade de serviço a instalar, garantindo ainda o serviço dos novos navios do tipo Panamax Max, com 13 filas de contentores de largura e 17 de altura e 4.000 TEU (290 m de comprimento, 32 m de boca e 13 m de calado).*

As capacidades anuais atuais e previstas do TMS2 são as seguintes:

- *Capacidade do cais atual: 193.190 TEU*

- *Capacidade do cais prevista com os investimentos: 436.907 TEU".*

33. 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.
34. Em face do exposto afigura-se estarem cumpridos os requisitos do Contrato de Concessão da Zona 2 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

35. 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.
36. Neste contexto, analisam-se nas seções seguintes os aspetos mais relevantes associados a cada uma dessas Racionalidades.

II.3.1. Racionalidade dos Investidores

37. 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 2 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.

38. De acordo com o exposto pela APSS:

38.1. [confidencial].

38.2. 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 1 (Terminal Multiusos Zona 1, concessionado à Tersado, S.A.), com o cais do TMS2, preparando o conjunto para responder com dimensão e capacidade, no longo prazo, à procura nacional de contentores e outras cargas pesadas, de forma sustentável"*;

38.3. O plano da Concessionária *"é também adequado ao mercado em causa no período de prorrogação, não carecendo de maiores investimentos em cais ou de equipamentos adicionais durante este período"*;

38.4. *"Considerando que o valor de investimento proposto para uma prorrogação de 10 anos é superior ao valor de investimento efetuado na concessão inicial de 20 anos, a que se adiciona a manutenção anual do terminal e dos equipamentos, parece-nos, de acordo com o caso base apresentado, que o equilíbrio contratual é respeitado, certamente não se beneficiando a concessionária, propondo-se ainda a inclusão de um mecanismo de partilha de benefícios extraordinários com a concedente"*;

38.5. 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 estacionamento 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 da obra (incluindo pavimento, edifício, vedação, portões, rede de drenagem residual, fossa séptica), bem como em geral da área afeta ao scanner e respetivos acessos sitos no terminal que lhe está concessionado, assegurar e custear a sua limpeza e serviços de telefone e internet à Autoridade Tributária e Aduaneira*”;

38.6. “*Decorrido o prazo da concessão ou no caso da rescisão por incumprimento, os investimentos previstos realizados pela Concessionária, revertssem 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)*”.

39. Concretizando o exposto nos pontos **38.4** e **38.6**, o projeto de aditamento dispõe, designadamente:

39.1. [confidencial].

39.2. [confidencial].

40. [confidencial]-

- 41.** 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.
- 42.** 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 contentorizada e fracionada, contribuindo igualmente para:
- 42.1.** 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 das Nações Unidas (ONU), para o Desenvolvimento Sustentável¹⁶, bem como do Pacto Ecológico Europeu¹⁷.
- 42.2.** Alcançar os objetivos de uma mobilidade sustentável, inteligente e resiliente, constantes da Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente, apresentada pela Comissão Europeia (CE)¹⁸, 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

¹⁶ 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.

¹⁷ 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.

¹⁸ 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”.

conetividade 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 Europeu¹⁹.

43. [confidencial]

43.1. [confidencial].

43.2. [confidencial]

44. O referido valor da TIR deverá permitir a remuneração, em normais condições de rentabilidade da exploração, do capital investido pelo concessionário, potenciando desta forma um investimento sustentado e produtivo, importando igualmente relevar que a TIR se encontra dentro dos valores mais elevados da rentabilidade do ativo no âmbito da CAE 52291 – Organização do Transporte²⁰, no período entre 2019 e 2023, variando entre 5,3% e 11,5%, de acordo com as estatísticas setoriais do Banco de Portugal²¹.

44.1. Importa, igualmente, relevar que os valores apresentados no Modelo financeiro Atualizado se tratam de estimativas, a que acresce o facto da atual conjuntura macroeconómica encerrar um grau de imprevisibilidade cada vez mais elevado, determinado pelas sucessivas crises geopolíticas internacionais, nomeadamente pela incerteza dos moldes em que se processam e poderão evoluir os conflitos militares na Ucrânia e no Médio Oriente, a que ainda se acrescentam os problemas no Mar Vermelho devidos ao ataques dos Hutis do Iémen, apresentando impactos significativos no comércio marítimo internacional e,

¹⁹ 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.

²⁰ A CAE 52291 compreende as atividades de organização do transporte por terra, mar ou ar, interno ou internacional por conta do expedidor ou pelo destinatário, envolvendo, nomeadamente, atividades no âmbito da planificação, controlo, coordenação e direção das operações necessárias à execução das formalidades e trâmites exigidos na expedição, receção e circulação de mercadorias. Inclui as agências de navegação e outros agentes de transporte e grupagem de cargas, assim como a embalagem e desembalagem com o objetivo de proteger os bens em trânsito.

²¹ <https://www.bportugal.pt/QS/qswweb/Dashboards>.

naturalmente, nas cadeias de abastecimento globais, com consequências também na atividade portuária.

- 44.2.** Ainda, não deverá ser ignorado que, sem prejuízo da Concessionária, Sadoport, se inserir na referida CAE 52291, a atividade de manuseamento de carga, a CAE 52240 - Manuseamento de Carga²², que compreende a carga e descarga de mercadorias, bem como a atividade de estiva, e pese embora não inclua a exploração de terminais, não pode deixar de ser ponderada numa análise comparativa de rentabilidade do ativo numa concessão de serviço público de movimentação das cargas nos portos.

A este propósito, importa referir que as assinaladas estatísticas setoriais do Banco de Portugal, apontam para valores médios de rentabilidade do ativo da CAE 52240, no mesmo período, variando entre 14,3% e 18,1%, ou seja, mais elevados que a TIR associada ao Modelo Financeiro Atualizado da prorrogação, por 10 anos, da concessão do serviço público Serviço Público do Terminal Multiusos – Zona 2 do Porto de Setúbal.

- 45.** No que concerne à viabilidade económica e financeira, na ótica da Concedente, e tendo por base os elementos complementares remetidos pela APSS, será de mencionar o seguinte:

45.1. [confidencial]²³ [confidencial]

45.2. [confidencial]

45.3. [confidencial]²⁴.

²² 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.

²³ As tarifas cobradas ao navio serão essencialmente as tarifas de uso do porto (TUP) e de pilotagem.

²⁴ 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%*”.

46. Em face do exposto, a avaliação do impacte do 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

47. 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 2 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.

48. 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 2 do Terminal Multiusos do Porto de Setúbal no âmbito da melhoria dos serviços potenciados pela continuidade da atual concessão.
49. 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.
50. A continuidade desta concessão afigura-se apresentar benefícios económicos, sociais e ambientais, constituindo, na linha do já referido no ponto 42, 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.

51. Atenta a evolução do negócio portuário, concretamente no porto de Setúbal, o período de 10 anos de prorrogação da concessão da Zona 2 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.
52. 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

53. 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.

54. 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.

55. 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.

56. 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.

57. 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 2 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.

58. Releva, igualmente, em termos de viabilidade económica e financeira da APSS, tendo presente os elementos complementares identificados no ponto **45**, 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.

59. 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

60. Na Seção da Cláusula 23.^a 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 transportes²⁵.

61. 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 aditamento ao contrato de concessão assinado, incluindo os respetivos anexos.

²⁵ [Indicadores de Avaliação de Investimentos em Infraestruturas e Serviços de Mobilidade e Transportes \(AMT\)](#).

IV. CONCLUSÕES

- 62.** 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 2 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.
- 63.** 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.**
- 64.** Não obstante, sublinha-se a necessidade de se seguir a recomendação e cumprir a determinação efetuadas nos pontos **60** e **61**, 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