

Relatório sobre o Ecosistema Portuário Nacional 2019

A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) publica o relatório do Ecosistema Portuário Nacional referente ao ano de 2019.

- Este relatório apresenta uma caracterização geral do setor, da atividade operacional dos portos em Portugal continental, as condições em que os serviços portuários são prestados, as competências dos intervenientes, o funcionamento e os investimentos nos portos, promove-se um exercício de *benchmarking*, apresentam-se as reclamações e uma análise económico financeira;
- Com vista a proporcionar uma outra perspetiva sobre o ecossistema, e auscultar a perceção geral sobre o seu funcionamento e qualidade, a AMT levou a cabo uma consulta junto dos operadores e dos principais *stakeholders*, do Ecosistema Portuário Nacional;
- São, igualmente, apresentados os impactos da COVID-19 na movimentação de mercadorias no ecossistema portuário.

Salienta-se que este relatório resulta da análise e tratamento de dados de três momentos de recolha distintos: (i) um pedido de informação destinado a todas as Administrações Portuárias (AP), ainda em 2018 (ii) uma consulta portuária realizada no primeiro trimestre de 2019 e dirigida a todos os *stakeholders* do ecossistema e, por último, já em 2020, (iii) um pedido de informação mais detalhado, dirigido apenas às AP do Continente, com dados ao nível das condições da infraestrutura disponibilizada, dados operacionais por porto/terminal e informação de natureza económico-financeira.

Deixa-se a indicação, de forma sintética, de alguns dos principais conteúdos e conclusões do Relatório do Ecosistema Portuário Nacional 2019:

1. Em Portugal continental, os portos marítimos de Leixões, Sines e Lisboa são os que apresentam maior volume de carga movimentada e de escalas de navios, representando 83% da carga total movimentada e 67% das escalas de navios. Nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, são os portos marítimos existentes em Ponta Delgada (Açores) e Caniçal (Madeira) que apresentam a maior densidade comercial, razão pela qual as condições e operacionalidade da infraestrutura portuária assumem manifesta relevância;
2. No que respeita ao transporte de passageiros, o crescimento da indústria de cruzeiros no mundo e, em particular na Europa, assim como o aumento da capacidade dos navios, enfatizou a necessidade de Leixões e Lisboa darem resposta a uma procura que tem vindo a aumentar, verificando-se o segmento dos passageiros em trânsito a representar cerca de 70% do tráfego total;
3. Os vários portos nacionais apresentam características distintas entre si, quer seja ao nível da infraestrutura, quer seja no tipo de mercadorias movimentadas ou nas modalidades de prestação dos serviços portuários. As seis Administrações Portuárias de Portugal continental gerem nove portos comerciais com 40 terminais de carga, 3 cais livres e 3 terminais de passageiros (cruzeiros). Destes 40 terminais, 7 são concessões de uso privativo representando 17,5% do total de carga movimentada, destacando-se o terminal petrolífero de Leixões, e outros 21 terminais são concessões de serviço público movimentando em 2019 56,7 milhões de toneladas (70% do

total nacional continental) em 2019. Os restantes encontram-se licenciados a operadores privados, contribuindo com 30% das toneladas movimentadas nos portos nacionais (continente), destacando-se o Porto de Sines (com 57% desse valor) e o Porto de Leixões (com 23%);

4. No que se refere a investimento das 26 concessões analisadas, desde o início das mesmas e até 31/12/2019, foram realizados 1.104 milhões de euros em investimentos, sendo 86,7% deste investimento assumido pelas concessionárias e 13,3% pelas Administrações Portuárias (concedente). Os investimentos dirigiram-se, essencialmente, a equipamentos de movimentação de carga (42%) e infraestruturas portuárias (37%). Paralelamente, as Administrações realizaram igualmente investimentos nos seus portos - no montante de 269 milhões de euros, entre 2012 e 2019, com destaque para as obras em acessibilidades marítimas e infraestruturas portuárias (62%). Outra parcela relevante dos investimentos realizados pelas Administrações Portuárias destinou-se a tecnologias de informação (9%), de onde se destacam os investimentos como a Janela Única Portuária (JUP), a Fatura Única Portuária (FUP) e a Janela Única Logística (JUL);
5. Num exercício de benchmarking, procedeu-se à comparação do porto de Sines com o porto espanhol de Valência, tendo em conta as semelhanças em termos de área de influência. A comparação com o porto espanhol revela que o custo total por navio é significativamente superior em Espanha, estando a diferença relacionada com a cobrança da TUP Carga por parte dos portos espanhóis (tarifa eliminada nos portos do continente em 2014). Comparando isoladamente, a TUP Navio e a taxa de pilotagem são superiores em Portugal. Ainda em sede de benchmarking revelou-se de especial interesse alargar o exercício a outros portos europeus analisando-se os 25 principais portos de contentores da Europa com base na movimentação de contentores expressa em TEU. O porto de Sines, após registo de uma das maiores taxas de crescimento, ocupou o 21.º lugar, em 2019, com 1,42 milhões de TEU movimentados;
6. Relativamente aos resultados económico-financeiros, as Administrações Portuárias do Continente geraram em 2019 resultados líquidos de 59 milhões de euros, com especial destaque para a APS (14,9 M€), APL (8,3 M€) e APDL (6,3 M€), que conjuntamente representam 89% daqueles resultados¹. Ao nível dos rendimentos operacionais, as AP em Portugal Continental geraram, em 2019, de 227 milhões de euros (-1% que em 2018), destacando-se as rendas de concessão para movimentação de carga (31%), da TUP Navio (15%) e as tarifas de pilotagem (8%). A APDL, APL e APS, absorvem 46% dos rendimentos operacionais totais das AP em Portugal Continental;
7. O Ecossistema Portuário Nacional foi globalmente avaliado de forma satisfatória por 82% dos respondentes, tendo 63% considerado que a sua qualidade se manteve nos dois últimos anos. A infraestrutura portuária foi, igualmente, considerada satisfatória pela maioria dos respondentes, com destaque, pela positiva, para os portos de Sines e de Leixões. Também os portos de menor dimensão, como o de Viana do Castelo, Figueira da Foz e Aveiro, registaram uma evolução satisfatória, sobretudo nos últimos dois anos. Os portos das Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores, que têm características muito diferenciadas dos portos do continente, foram igualmente

¹ Excluindo o efeito das imparidades existentes no negócio da APA em que o seu resultado líquido seria de 1,5 milhões de euros em 2019.



avaliados de forma satisfatória. A globalidade dos serviços portuários, foram considerados “satisfatórios”, com destaque para os serviços portuários auxiliares (reboque, amarração, pilotagem e recolha de resíduos), assim como as entidades oficiais do porto;

8. No que diz respeito aos impactos da COVID-19 na movimentação de mercadorias no ecossistema portuário, constata-se que o ano de 2020 registou um decréscimo de 6,9% face a 2019. O porto de Sines registou o maior movimento de mercadorias, representando cerca de 51,3% do total nacional, refletindo, no entanto, uma ligeira diminuição de 0,1%, decorrente da forte diminuição da importação de carvão mineral (93,4%) para as centrais termoelétricas, que se encontram em processo de desativação. Nos restantes portos nacionais registaram-se, em 2020, reduções na ordem dos 14% em Leixões, 20% em Lisboa e 14% em Aveiro.

6 de agosto de 2021

Consulte a versão integral do relatório:

- [Relatório sobre o Ecossistema Portuário Nacional 2019](#)