

PARECER N.º 79/AMT/2025

I. ENQUADRAMENTO

I.1. Objeto

1. O presente Parecer da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) configura a apreciação desta autoridade, nos termos dos seus estatutos¹, da Proposta de Regulamento Geral de Tarifas do Porto de Aveiro para 2026.
2. A presente proposta de regulamento de tarifas foi apresentada pela Administração do Porto de Aveiro, S.A. (APA), através do seu e-mail de 2025.08.14, contendo os seguintes elementos:
 - 2.1. Proposta de Regulamento Geral de Tarifas do Porto de Aveiro para 2026.
 - 2.2. Memória Justificativa para Atualização do Regulamento de Tarifas da APA, S.A., para 2026, incluindo os seguintes anexos:
 - Anexo 1 - Conta de Exploração Analítica por Área de Negócio – Anos 2023, 2024, 2025 (valores previstos) e 2026 (valores previstos);
 - Anexo 2 - Conta de Exploração Analítica por Tipo de Serviço – Anos 2023, 2024, 2025 (valores previstos) e 2026 (valores previstos);
 - Anexo 3 - Demonstração de Resultados por Naturezas – Anos 2023, 2024, 2025 (estimado) e 2026 (previsto);
 - Anexo 4 - Taxas e Proveitos Associados - Anos 2024, 2025 (estimado) e 2026 (previsto);
 - 2.3. Balancetes da APA de 2022, 2023 e 2024;
 - 2.4. Documentos de prestação de contas da APA: Relatório de Gestão e Demonstrações Financeiras Individuais do exercício de 2023; Relatório Anual do Conselho Fiscal sobre o Relatório de Gestão e Contas Individuais de 2023 e Relatório do Governo Societário de 2023; e Certificação Legal de Contas (relato

¹ Alínea e) do n.º 4 do artigo 5.º dos estatutos da AMT, aprovados em anexo do [Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio](#), na sua redação atual.

sobre a auditoria das demonstrações financeiras de 2023), efetuada pela Deloitte (2024);

- 2.5. Documento previsional de gestão: Plano de Atividades e Orçamento para 2025-2027;
- 2.6. Consulta a entidades interessadas: Mensagens de correio eletrónico trocadas entre a APA e a Comunidade Portuária de Aveiro, no passado mês de julho, incluindo a posição da Comunidade Portuária de Aveiro.

I.2. Contexto Geral

3. O presente parecer inscreve-se no cumprimento da missão da AMT, enquanto regulador económico independente com jurisdição no ecossistema da mobilidade e dos transportes², tendo em vista a promoção e defesa do interesse público da mobilidade inclusiva, eficiente, sustentável³ e inteligente⁴, enquanto direito de cidadania e componente essencial de uma cultura geradora de um quadro regulatório com regras claras, coerentes e estáveis que incentivem o investimento sustentado, produtivo e estruturante, tanto público como privado, neste caso particular aplicável à competitividade e qualidade dos serviços no sistema portuário nacional.
4. Constitui uma das atribuições desta autoridade para o setor dos portos comerciais e dos transportes marítimos, e por vias navegáveis interiores, “*Analizar, apreciar e aprovar anualmente as propostas de regulamentos de tarifas de cada uma das administrações portuárias*”, aplicável apenas às Administrações Portuárias (AP) do território continental,

² Nos termos dos estatutos da AMT e da [Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto](#) (Lei-Quadro das Entidades Reguladoras).

³ [Regulação Económica Independente no Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes, Rodrigues, E. L. \(s.d.\), Revista Concorrência & Regulação - Autoridade da Concorrência](#).

⁴ As dimensões do interesse público da mobilidade inclusiva, eficiente, sustentável e inteligente, 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;
- Inteligência - Integra a promoção e implementação de tecnologias inovadoras, para a reconfiguração do ecossistema da mobilidade e dos transportes, numa rede multimodal, equipada com transportes sustentáveis e inteligentes com conectividade de alta velocidade e interoperabilidade plena, tirando pleno partido de soluções digitais e sistemas de transporte inteligentes.

por força da aplicação conjugada da alínea e) do n.º 4 com o n.º 6, ambos do artigo 5.º dos estatutos da AMT.

5. Nesse sentido, a promoção da competitividade do setor portuário é uma das linhas mestras da atuação da AMT, também, e desde logo, porque o Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente⁵, ainda que emitido num contexto anterior à criação da AMT, estabelece que aquele regulamento é um instrumento de desenvolvimento dos portos que deve contribuir para alcançar uma quota significativa no mercado internacional de serviços portuários, melhorar o desempenho da estrutura portuária e a sua produtividade.
6. Por sua vez, a necessidade de “*assegurar o funcionamento eficiente dos mercados, de modo a garantir a equilibrada concorrência entre as empresas, a contrariar as formas de organização monopolistas e a reprimir os abusos de posição dominante e outras práticas lesivas do interesse geral*”, bem como “*a concorrência salutar dos agentes mercantis*”, em linha com o previsto nas alíneas f) do artigo 81.º e a) do artigo 99.º, ambos da Constituição da República Portuguesa, bem como a defesa da aplicação do princípio da equivalência no que se refere à relação custo benefício entre a taxa e a prestação administrativa que esta visa compensar, constituem, igualmente, vetores que norteiam a atuação da AMT.
7. Assim, a AMT, ciente da imprescindibilidade de estabelecer um procedimento claro, objetivo e sistematizado no que concerne ao envio da informação relevante para o exercício das suas obrigações legais e estatutárias, com vista a melhor servir o interesse público, publicou as “*Linhas de Orientação para a implementação da alínea e) do n.º 4 do artigo 5.º dos estatutos da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio*”⁶, as quais visam disciplinar os procedimentos de aprovação e atualização de regulamentos de tarifas das AP do continente e alcançar uma progressiva harmonização entre o custo das diversas operações e os respetivos valores de faturação considerados no tarifário.
8. Nesta sequência, e tal como referido nas linhas de orientação, “*Esta metodologia consubstancia -se numa orientação de avaliação de âmbito objetivo, mas a sua aplicação prática será sempre concomitante com a apreciação de outros fatores, nomeadamente o enquadramento legal nacional, europeu e internacional, a estratégia empresarial de cada*

⁵ Aprovado pelo [Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de novembro](#).

⁶ [Deliberação n.º 1025/2018](#), publicada em Diário da República, 2.ª série, n.º 183, de 21 de setembro.

administração portuária e ainda a estratégia nacional e europeia para o setor, pelo que assume um carácter de referência e não de aplicação automática”.

9. Deste modo, ao abrigo das suas competências, e de acordo com as mencionadas linhas de orientação, as AP elaboraram e apresentaram as suas propostas de regulamentos de tarifas para 2026, devendo ter em consideração a incerteza da evolução da conjuntura económica, condicionada pelas consequências da situação geopolítica internacional, em particular no que concerne ao abastecimento e preços praticados dos bens e serviços energéticos, mas também os objetivos estratégicos de apoio à dinamização da atividade portuária e as perspetivas de digitalização e de sustentabilidade, particularmente em termos da descarbonização.
10. Releva particularmente, ao nível da União Europeia (UE), o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos⁷, estabelecendo que as taxas portuárias:
 - 10.1. Devem ser fixadas de modo transparente, objetivo e não discriminatório, e serem proporcionais em relação ao custo do serviço prestado.
 - 10.2. A fim de contribuir para uma eficiente tarifação da infraestrutura, devem apresentar uma estrutura e nível determinados em função da estratégia comercial e dos planos de investimento do porto em questão, no quadro da política portuária geral do país, e devem respeitar as regras da concorrência.
 - 10.3. Podem variar de acordo com a estratégia económica e com a política de ordenamento do território do porto em questão, nomeadamente em relação a certas categorias de utentes, ou a fim de promover uma utilização mais eficiente da infraestrutura portuária, o transporte marítimo de curta distância ou um nível elevado de desempenho ambiental, de eficiência energética ou de eficiência carbónica das operações de transporte, com base em critérios transparentes, objetivos e não discriminatórios, bem como ser conformes com o direito da concorrência, incluindo as regras relativas aos auxílios estatais.
 - 10.4. Em caso de alterações, que não se traduzam em mera atualização em função da inflação, as AP devem assegurar que os utilizadores das infraestruturas portuárias

⁷ Regime estabelecido pelo [Regulamento \(UE\) 2017/352 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de fevereiro de 2017](#), e cujas obrigações e execução no território nacional foram acomodadas pelo [Decreto-Lei n.º 9/2022, de 11 de janeiro](#).

são informados das alterações da natureza e do nível das taxas de utilização da infraestrutura portuária com, pelo menos, dois meses de antecedência em relação à data em que essas alterações devam produzir efeitos.

11. Importa igualmente ter presente a Estratégia para os Portos Comerciais do Continente 2025-2035 - PORTOS 5+⁸, que:

11.1. Assenta nos cinco seguintes objetivos estratégicos:

- Mais investimento e crescimento;
- Mais descarbonização e sustentabilidade;
- Mais intermodalidade e conectividade;
- Mais digitalização e automação;
- Mais integração e segurança.

11.2. Constitui-se como um instrumento estratégico coordenado e integrado entre portos, comunidades portuárias e municípios, por forma a estimular o crescimento da atividade portuária, antevendo as necessidades da economia, possibilitando planear e programar:

- A adaptação atempada das capacidades;
- O aumento do investimento privado;
- O lançamento atempado de concessões de terminais e serviços;
- O aumento da oferta mais sustentável e competitiva, promovendo a concorrência;
- A melhoria da relação porto-cidade.

11.3. Considera uma abordagem estratégica integrada e coordenada entre os portos comerciais do continente, que promova mais concorrência e robusteza todo o sistema portuário nacional, exigindo a redefinição das suas vocações estratégicas principais e complementares, mais concretamente, para o caso do porto de Aveiro, a aposta no desenvolvimento enquanto polo logístico e industrial ligado ao transporte marítimo de curta distância de carga geral e *roll-on roll-off* (ro-ro), carga

⁸ A Estratégia para os Portos Comerciais do Continente 2025-2035 – PORTOS 5+, foi aprovada pela [Resolução do Conselho de Ministros n.º 119/2025, publicada no Diário da República N.º 154, 1.ª série, de 12 de agosto](#).

de projeto, granéis e combustíveis verdes e apoio ao setor eólico e agroalimentar, de forma integrada com as zonas urbanas envolventes e com os ecossistemas naturais da ria de Aveiro.

11.4. Apresenta objetivos de crescimento da movimentação de carga e passageiros no sistema portuário comercial do continente, atingindo em 2035; 125 milhões de toneladas (+50% face a 2023), 6,5 milhões de TEU⁹ (+70%) e 3 milhões de passageiros (+30%), com base numa estratégia de captação de tráfego, incluindo a transferência de carga atualmente transportada por rodovia nas ligações ao Norte da Europa, onde persiste uma elevada quota deste modo de transporte, a recuperação de carga portuguesa que utiliza portos espanhóis e a captação de carga proveniente de Espanha, alargando o *hinterland* dos portos nacionais até Madrid e ao centro da Península Ibérica.

No caso concreto do porto de Aveiro, os objetivos para 2035 passam pelo incremento da movimentação de carga até 7,5 milhões de toneladas (+35%), com destaque para a carga geral fracionada, os granéis sólidos e os granéis líquidos.

11.5. Ao nível de investimento, a estratégia aponta para um investimento total nos portos comerciais do continente de quase 4 mil milhões €, entre 2025 e 2035, correspondendo no caso do porto de Aveiro a 241 milhões € (M€), tendo em vista a implementação das seguintes medidas:

Tabela 1 – Medidas no Porto de Aveiro (2025-2035)

Porto	+ Investimento e Crescimento	+ Descarbonização e Sustentabilidade	+ Intermodalidade e Conectividade	+ Digitalização e Automação	+ Integração Local, Regional e Setorial
Aveiro	<p>Melhorar as condições de navegabilidade para acomodar navios de maior dimensão, incluindo a substituição de defensas e cabeços de amarração.</p> <p>Expansão da capacidade de movimentação no Terminal de Granéis Líquidos (TGL).</p> <p>Expandir a capacidade de acomodação de novo terminal para viaturas e carga de projeto.</p>	<p>Expandir a rede elétrica para <i>Onshore Power Supply</i> e implementar uma microrede elétrica.</p> <p>Consolidar a operação dos serviços de reboque, amarração e estiva, promovendo equipamento híbridos e elétricos.</p>	<p>Estabelecer acordos com portos secos para otimizar a conectividade terrestre.</p> <p>Construção de um Terminal Intermodal na ZALI e concessionar a exploração.</p> <p>Reabilitação e reordenamento da rede viária interna.</p>	<p>Apostar na modernização tecnológica do VTS (sistema de tráfego marítimo).</p> <p>Implementar portarias digitais e um sistema inteligente de segurança.</p> <p>Desenvolver sistema inteligente de segurança.</p>	<p>Promover um alinhamento com os objetivos das autarquias e operadores regionais.</p> <p>Concessionar serviços e terminais com critérios que promovam integração sustentável.</p> <p>Construção de cais-dique no porto de pesca do largo.</p>

Fonte: Estratégia para os Portos Comerciais do Continente 2025-2035 - PORTOS 5+

⁹ Unidade equivalente de contentores de 20 pés.

12. Será de relevar ainda que a Estratégia PORTOS 5+ prevê que as propostas de alterações legislativas e regulamentares de simplificação administrativa e fomento da competitividade que se verifiquem necessárias para atingir os objetivos da estratégia deverão ser apresentadas até ao final do corrente ano de 2025, no âmbito as quais se anota a referência a uma revisitação ao sistema tarifário dos portos.
13. Tendo por base as mencionadas linhas de orientação da AMT relativas aos procedimentos de aprovação e atualização de regulamentos de tarifas das AP do continente, a Taxa de Rentabilidade de Referência (TRR), considerada como referencial para a avaliação das propostas de revisão dos regulamentos de tarifas das AP para o ano de 2026, é de +18,03%¹⁰.
14. Foi celebrado um Acordo, em finais de 2024, relativo a um regime especial de pré-reforma dos pilotos de portos e das barras, entre as Administrações Portuárias, o Sindicato dos Capitães, Oficiais, Pilotos, Comissários e Engenheiros da Marinha Mercante (OFICIAISMAR), o Sindicato de Capitães e Oficiais da Marinha Mercante (SINCOMAR), o Sindicato dos Quadros Técnicos do Estado e de Entidades com Fins Públicos (STE) e o Sindicato Nacional dos Trabalhadores das Administrações Portuárias (SNTAP), o qual passou a ter efeitos com o despacho de homologação, de 2025.01.24, de S.Ex.^{as} o Ministro das Infraestruturas e Habitação e o Secretário de Estado do Tesouro e das Finanças, que, essencialmente, no que reporta particularmente à Tarifa de Pilotagem que integra os regulamentos gerais de tarifas (RT) em apreciação:
 - 14.1. Permite o acesso ao regime de pré-reforma ao “*trabalhador que perfaça, pelo menos 61 anos de idade e possua, pelo menos, 15 anos de serviço prestado nas Administrações Portuárias, no Instituto Nacional de Pilotagem e Portos ou no Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, em funções de piloto*”, tendo “*direito a receber da entidade patronal uma prestação equivalente a 75% da retribuição correspondente ao exercício efetivo à data de entrada no regime de pré-reforma*”.
 - 14.2. Determina que “*os encargos decorrentes deste regime de pré-reforma serão assegurados por um acréscimo específico na taxa de pilotagem, de cada Administração Portuária, a prever nos termos adequados*”.

¹⁰ A AMT informou as AP do valor da TRR relativa à avaliação das propostas de revisão dos regulamentos de tarifas para 2026, através de e-mail de 2025.07.07.

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

II. PARECER DA AMT

II.1. Conjuntura Macroeconómica

17. O setor do transporte marítimo atravessa atualmente uma conjuntura de crescente complexidade, impulsionada pela instabilidade geopolítica e por um quadro de comércio global em evolução e incerto, enfrentando esta indústria condições extraordinariamente voláteis e imprevisíveis.
- 17.1. É reconhecida a continuidade da conjuntura macroeconómica adversa para o comércio marítimo internacional e cadeias de abastecimento globais, e, consequentemente, também com impacte na atividade portuária, para a qual concorre um cenário de políticas comerciais em rápida mudança, em particular com origem nos Estados Unidos da América (EUA), marcado por uma série de novas tarifas que afetam as economias de todo o mundo, destabilizando as cadeias de abastecimento globais, rotas de navegação, redes de escala portuárias e o respetivo planeamento estratégico.
- 17.2. À já prolongada crise geopolítica internacional decorrente dos conflitos militares na Ucrânia e no Médio Oriente, adita-se a intensificação das tensões geopolíticas que continuam a afetar a navegação no Mar Vermelho e no Mar Negro, bem como o risco de distúrbios nos últimos meses no Estreito de Ormuz que é uma artéria crucial para o comércio global de petróleo.
- 17.3. A mencionada volatilidade reflete-se nos mercados de frete, no comércio e nos custos do transporte marítimo, com impactos especialmente significativos para países menos desenvolvidos ou em desenvolvimento.
18. Sublinham-se, igualmente, os desenvolvimentos regulatórios e alterações tecnológicas, que trazem novos desafios e oportunidades, com implicações para todos os setores e partes interessadas da indústria do transporte marítimo.
- 18.1. São exemplos, o Marco de Emissões Líquidas Zero, da Organização Marítima Internacional, com um conjunto de instrumentos regulamentares preliminares para a redução das emissões de gases com efeito de estufa (GEE) no transporte marítimo¹¹, bem como a já operada inserção do transporte marítimo no sistema

¹¹ Estes instrumentos regulamentares preliminares foram acordados em abril de 2025 e está perspetivada a sua adoção formal em outubro de 2025.

de comércio de licenças de emissão de GEE na União Europeia e com consequências monetárias efetivas no corrente ano, as quais se encontram ainda a ser digeridas pela indústria do transporte marítimo, aumentando as incertezas e potenciais custos de conformidade e investimento dos armadores.

- 18.2.** Envolve, nomeadamente, combustíveis alternativos com baixo teor de carbono, que serão essenciais para se atingirem as metas setoriais de redução de emissões, mas que podem também apresentar riscos de poluição e de lesões pessoais que necessitam de ser considerados, atenta a necessidade de proteção efetiva dos direitos dos marítimos e sua necessidade de formação e qualificação diante das rápidas mudanças tecnológicas associadas.
- 18.3.** Não poderá também deixar de ser referenciada a digitalização e os avanços em matéria de tecnologia e inteligência artificial, que oferecem oportunidades importantes, incluindo a melhoria do desempenho portuário, bem como da facilitação do comércio e do transporte, sendo, a par, necessárias estratégias adequadas de cibersegurança para reduzir a vulnerabilidade a riscos e ameaças cibernéticas potencialmente crescentes.
- 19.** Efetivamente, vive-se na atualidade um período marcado pela incerteza, com dinâmicas sociais e económicas em aceleração, em que forças de mudança de diferentes naturezas se cruzam, umas colidindo e outras reforçando-se mutuamente, daí resultando, por um lado, riscos significativos, mas por outro, também, oportunidades relevantes, abrindo campos de possibilidades a um país como Portugal, que se proponha a dar um salto no seu perfil de especialização produtivo, e para o qual o sistema portuário nacional desempenha um papel de relevo.
 - 19.1.** Num exercício prospetivo realizado pela Rede de Serviços de Planeamento e Prospetiva da Administração Pública (REPLAN), com suporte no Centro de Planeamento e de Avaliação de Políticas Públicas (PLANAPP), materializado num relatório recente sobre as megatendências para 2050¹², são identificadas nove megatendências para o ano horizonte de 2050, que relevam enquanto processos de transformação de longa duração, com âmbito alargado e impacto profundo,

¹² Relatório “[Megatendências 2050. O Mundo em Mudança. Impactos em Portugal](#)”. REPLAN, 2025

observáveis no presente e que continuarão a exercer a sua influência durante décadas.

- 19.2.** Estas megatendências traduzem-se em oportunidades, incertezas e ameaças, conforme ilustrado na tabela seguinte:

Tabela 1 –Megatendências para 2050 - Oportunidades, Incertezas e Ameaças

Megatendências	Oportunidades	Incertezas	Ameaças
Agravamento das alterações climáticas	Liderança climática Resiliência às alterações climáticas Melhores cidades para viver Agricultura e natureza Mobilidade sustentável Economia de baixo carbono	Redução das emissões Atitudes na transição climática Adaptação	Fenómenos extremos insegurança Alimentar Refugiados climáticos Degradação dos ecossistemas Ameaças à saúde humana
Pressão crescente sobre os recursos naturais	Independência energética Proteger a natureza Sistemas agrícolas Exploração sustentável Gestão participada	Recursos hídricos ibéricos Ecossistemas Zona Económica Exclusiva	Escassez de água Transição comprometida Biodiversidade e ecossistemas Desigualdades Produção agrícola
Evoluçãoes demográficas divergentes	Envelhecimento saudável Apelo às famílias Imigração motor de renovação Novos setores 500 milhões de falantes de Português	Índice de fecundidade Imigração em Portugal Coesão intergeracional	Idadismo Pressão sobre a habitação e serviços Paredes invisíveis Trabalho e parentalidade Ecos de abandono Vazio no mercado de trabalho
Um mundo mais urbano	Cidades inteligentes Mobilidade sustentável Espaço da lusofonia Formas de envolvimento cívico Repovoamento do interior	Padrão de ocupação do território Adaptação às alterações climáticas Desenvolvimento metropolitano Tecnologia para a sustentabilidade Políticas públicas	Pressão urbana Crise habitacional Refugiados climáticos Diminuição da coesão social Modelos de planeamento
Um mundo mais digital	Portugal conectado Mais informação Inteligência artificial e produtividade Serviços públicos A nova era da educação	Grandes plataformas Futuro da inteligência artificial O futuro da cibersegurança	Algoritmos opacos Os vencidos da digitalização O labirinto regulatório Digitalização insustentável Desinformação Fim da privacidade Saúde mental e isolamento
Aceleração do desenvolvimento tecnológico	Liderança energética Ecossistema de investimento O potencial do oceano Educação e formação Tecnologia e saúde	Regulamentação Robotização Acesso à saúde	Condições de trabalho Exclusão social A corrida tecnológica Território e ambiente
Diversificação e mudança dos modelos económicos	Nova geopolítica Complexidade da economia Cadeias logísticas Emprego e formação Eficiência de recursos financeiros	Comércio internacional Digitalização Europa	Perda de competitividade Dependência face ao exterior Condições de trabalho Rotas marítimas Os vencidos da transição energética
Um mundo multipolar	Relação com o Sul global Cidadania revigorada Antecipação de crises Reforço da Língua Portuguesa Espaço marítimo	As escolhas dos EUA As escolhas da China Ordem internacional Evolução da UE	Organizações internacionais Probabilidade de conflitos ameaças híbridas Mudança tecnológica <i>Entre Cila e Caribdis</i> ("entre a espada e a parede")
Novos desafios à democracia	Diminuir as desigualdades Tecnologia e democracia Cidadania ativa Novos serviços Nova geração de políticas	Trajetória das desigualdades Elites face ao autoritarismo Estados e grandes tecnológicas Organizações multilaterais	Descrença na democracia Informação falsa e discurso de ódio Polarização Dependência tecnológica Instabilidade como norma Sacrificar a democracia

Fonte: REPLAN

20. As previsões económicas da Primavera de 2025 da Comissão Europeia (CE)¹³, destacam um crescimento moderado num contexto de incerteza económica mundial, em linha com as referências anteriores, e assinalando que, no início do corrente ano a economia da UE se encontrava numa situação mais sólida do que o prognosticado, prevendo-se que continue a crescer a um ritmo modesto ao longo do ano e que esse crescimento registe uma aceleração em 2026, não obstante o aumento da incerteza política e das tensões comerciais a nível mundial.

20.1. Estas previsões apontam para um crescimento em 2025 do Produto Interno Bruto (PIB) real de 1,1% na UE e de 0,9% na Zona Euro, segundo o ritmo idêntico ao registado em 2024, devendo acelerar em 2026 para 1,5% na UE e 1,4 % na Zona Euro.

Por sua vez, a inflação global na Zona Euro deverá abrandar de 2,4% em 2024 para uma média de 2,1% em 2025 e de 1,7% em 2026. Na UE, a inflação deverá obedecer a uma dinâmica semelhante e passar de um nível ligeiramente mais elevado em 2024 para um nível ligeiramente abaixo dos 2% em 2026 (ver Tabela 2).

Tabela 2 – Previsões Económicas da Comissão Europeia - Primavera de 2025 – União Europeia

↗	€	▬	👤
PIB	Inflação	Défice	Desemprego
UE:	UE:	UE:	UE:
2024: 1.0%	2024: 2.6%	2024: -3.2%	2024: 5.9%
2025: 1.1%	2025: 2.3%	2025: -3.3%	2025: 5.9%
2026: 1.5%	2026: 1.9%	2026: -3.4%	2026: 5.7%
Área do euro:	Área do euro:	Área do euro:	Área do euro:
2024: 0.9%	2024: 2.4%	2024: -3.1%	2024: 6.4%
2025: 0.9%	2025: 2.1%	2025: -3.2%	2025: 6.3%
2026: 1.4%	2026: 1.7%	2026: -3.3%	2026: 6.1%

Fonte: Comissão Europeia

20.2. Apontam para perspetivas mais pessimistas, que se devem, em grande parte, a um enfraquecimento das perspetivas comerciais a nível mundial e a um aumento da incerteza em matéria de política comercial, tendo como base certos

¹³ Previsões económicas mais atualizadas da CE, emitidas em 19 de maio de 2025, disponíveis em https://economy-finance.ec.europa.eu/document/download/e9de23c8-b161-40d0-9ad7-e04a25500023_en?filename=ip318_en.pdf&prefLang=pt.

pressupostos em termos de direitos aduaneiros, tais como os direitos sobre as importações aplicados pelos EUA às mercadorias provenientes da UE, e praticamente de todos os parceiros comerciais, se manterem em 10%.

20.3. Mas, também, aludem a uma economia resiliente, sem prejuízo da situação de incerteza igualmente afetar a procura interna, prevendo-se uma recuperação moderada dos investimentos, mas menos acentuada que a CE tinha previsto no outono passado, uma vez que uma atividade global menos intensa reduz as necessidades de capital.

Prevê que os investimentos aumentem 1,5% em 2025 e que registem uma aceleração de 2,4% em 2026, impulsionada pelos investimentos em infraestruturas e no setor da investigação e desenvolvimento, graças também ao apoio prestado através do Mecanismo de Recuperação e Resiliência e do Fundo de Coesão, bem como à recuperação registada a nível da construção residencial, devendo ainda os investimentos em equipamentos registar um aumento em 2026.

20.4. A situação ao nível do mercado de trabalho continua a ser robusta e assiste-se a um aumento dos salários reais, com perspetivas de os trabalhadores poderem recuperar o poder de compra perdido nos últimos anos devidos ao aumento da inflação, contudo, é perspetivada a desaceleração do crescimento dos salários em 2025 e 2026.

20.5. Releva o aumento da incerteza no contexto das tensões comerciais mundiais, com o aumento da fragmentação do mercado mundial a poder fazer abrandar o crescimento do PIB e relançar pressões inflacionistas, sendo ainda provável que as perspetivas orçamentais possam vir a piorar.

20.6. Numa ótica mais positiva, são identificadas, designadamente, as seguintes possibilidades:

- Um novo desanuviamento das tensões comerciais entre a UE e os EUA, ou uma expansão mais rápida do comércio da UE com outros países, nomeadamente através de novos acordos de comércio livre, que poderão sustentar o crescimento da UE;
- A introdução de reformas que visem impulsionar a competitividade, como o aprofundamento do Mercado Único e a promoção da União da Poupança e

dos Investimentos, bem como a implementação de um ambicioso programa de simplificação, potenciando uma maior resiliência da economia da UE.

- 21.** O boletim económico do Banco Central Europeu (BCE), de setembro de 2025¹⁴, assinala que o Conselho do BCE, na sua reunião de 2025.09.11, decidiu manter as três taxas de juro diretoras, estando determinado a assegurar que a inflação se estabilize na meta dos 2% a médio prazo. As projeções macroeconómicas de setembro de 2025 do BCE para a Zona Euro apresentam um quadro semelhante ao projetado em junho, ou seja, que a inflação geral seja, em média, de 2,1% em 2025, 1,7% em 2026 e 1,9% em 2027, devendo, por sua vez, a economia crescer 1,2% em 2025, ou seja, com uma revisão em alta relativamente à estimada em junho (0,9%), mas projetando um crescimento ligeiramente menor em 2026, de 1%, e permanecendo a previsão de crescimento para 2027 inalterada (1,3%).
- 21.1.** Os indicadores de sondagem sugerem que tanto a indústria, quanto o setor dos serviços, continuem a crescer, sinalizando um impulso subjacente positivo na economia.
- 21.2.** Apesar da procura de mão de obra estar a diminuir, o mercado de trabalho permanece como um ponto forte, com uma taxa de desemprego de 6,2% em julho de 2025, sendo suscetível de potenciar o consumo interno, em especial se os consumidores economizarem uma parcela menor dos seus rendimentos, beneficiando das reduções anteriores das taxas de juro do Conselho do BCE.
- 21.3.** As tarifas comerciais e a incerteza associada têm contribuído para fortes flutuações, projetando-se igualmente uma maior volatilidade no segundo semestre de 2025. Apesar do novo acordo entre os EUA e a UE implique tarifas mais altas sobre as exportações, foi reduzida a incerteza em relação à política comercial, embora o impacto global da mudança só se torne claro com o tempo.
- 21.4.** Por sua vez, as condições de financiamento menos restritivas, principalmente refletindo decisões recentes de política monetária, bem como uma recuperação da procura externa em 2027, deverão apoiar perspetivas de crescimento.

¹⁴ [European Central Bank. Eurosystem. Economic Bulletin. Issue 6 / 2025.](#)

- 21.5.** Os principais riscos ao crescimento económico relacionam-se com um eventual novo agravamento nas relações comerciais, que poderão reduzir as exportações e afetar negativamente o investimento e o consumo.
- 21.6.** Por outro lado, gastos infraestruturais mais elevados que o esperado, juntamente com reformas que aumentem a produtividade, poderiam impulsionar o crescimento, a par de uma melhoria na confiança empresarial ser suscetível de estimular o investimento privado.
- 22.** No que concerne especificamente a Portugal, as previsões económicas da Primavera de 2025 da CE apontam para que a procura interna continue a apoiar o crescimento da economia portuguesa, enquanto as exportações de bens enfrentam fatores adversos significativos, devido às tensões comerciais mundiais.

- 22.1.** A atividade económica deverá manter uma trajetória de crescimento sólida, apesar de diversos fatores adversos, tais como a escalada das tensões comerciais mundiais, prevendo-se que o PIB cresça com moderação, passando de 1,9% em 2024 para 1,8% em 2025, uma vez que a forte procura interna é compensada por recuos na procura externa. Por sua vez, perspetiva que o crescimento melhore em 2026, para 2,2%.

A inflação global retomou a sua trajetória descendente no primeiro trimestre de 2025, após um aumento temporário no final de 2024, projetando-se que a inflação abrande de 2,7% em 2024 para 2,1% em 2025 e 2% em 2026, bem como que a oferta de mão de obra e o emprego continuem a aumentar, conduzindo a uma queda marginal do desemprego de 6,5% em 2024 para 6,4% em 2025 e 6,3% em 2026 (ver Tabela 3).

Tabela 3 – Previsões Económicas da Comissão Europeia – Primavera de 2025 – Portugal

Indicadores	2024	2025	2026
Crescimento do PIB (%, em yoy)	1,9	1,8	2,2
Inflação (%, yoy)	2,7	2,1	2,0
Desemprego (%)	6,5	6,4	6,3
Saldo das administrações públicas (% do PIB)	0,7	0,1	-0,6
Dívida pública bruta (% do PIB)	94,9	91,7	89,7
Saldo da balança corrente (% do PIB)	1,7	1,2	0,9

Fonte: Comissão Europeia

- 22.2.** Os salários deverão continuar a aumentar ligeiramente acima do PIB nominal, atentas as condições de trabalho em setores como as tecnologias de informação e construção.
- 22.3.** Prevê que a prossecução de uma política orçamental expansionista possa transformar o excedente da Administração Pública num défice em 2026, sendo que os riscos na perspetiva fiscal estão relacionados, designadamente, com os atuais pedidos de reequilíbrio financeiro das parcerias público-privadas e com as vulnerabilidades financeiros no setor das empresas públicas.
- 23.** A nível nacional, o Banco de Portugal (BdP), no seu boletim económico de junho de 2025¹⁵, aponta para um crescimento da economia portuguesa em 1,6% em 2025, 2,2% em 2026 e 1,7% em 2027, bem como a estabilização da inflação em valores inferiores a 2%, entre 2025 e 2027 (ver Tabela 4).

¹⁵ Boletim Económico de Junho de 2025, do Banco de Portugal, disponível em https://www.bportugal.pt/sites/default/files/documents/2025-06/be_jun2025.pdf.

Tabela 4– Projeções do Banco de Portugal: 2025-2027 (Junho 2025)

	Pesos 2024	BE junho 2025				BE março 2025			
		2024	2025 ^(p)	2026 ^(p)	2027 ^(p)	2024	2025 ^(p)	2026 ^(p)	2027 ^(p)
Produto interno bruto (PIB)	100,0	1,9	1,6	2,2	1,7	1,9	2,3	2,1	1,7
Consumo privado	61,3	3,2	2,2	2,0	1,9	3,2	2,8	1,8	1,8
Consumo público	16,8	1,1	1,0	1,0	0,7	1,1	1,1	0,8	0,4
Formação bruta de capital fixo (FBCF)	19,8	3,0	2,1	5,8	0,1	2,3	3,9	4,4	0,1
Procura interna	98,2	2,6	2,3	2,5	1,3	2,5	2,3	2,2	1,2
Exportações	46,5	3,4	1,7	2,6	2,9	3,4	2,7	2,9	3,0
Importações	44,7	4,9	3,4	3,2	2,2	4,8	2,8	3,0	2,0
Emprego ^(a)		1,6	1,4	0,7	0,5	1,6	1,3	0,7	0,4
Taxa de desemprego ^(b)		6,4	6,4	6,4	6,4	6,4	6,4	6,4	6,4
Balança corrente e de capital (% PIB)		3,3	3,9	4,5	3,0	3,3	4,5	4,6	3,7
Balança de bens e serviços (% PIB)		2,3	1,6	1,7	2,0	2,3	2,4	2,5	3,0
Índice harmonizado de preços no consumidor (IHPC)		2,7	1,9	1,8	1,9	2,7	2,3	2,0	2,0
Excluindo bens energéticos e alimentares		2,7	2,5	2,0	2,0	2,7	2,5	2,2	2,2
Deflator do PIB		4,5	2,7	2,4	2,4	4,3	2,9	2,5	2,3
Saldo orçamental (% PIB)		0,7	-0,1	-1,3	-0,9	–	–	–	–
Dívida pública (% PIB)		94,9	91,1	88,4	85,8	–	–	–	–

Fontes: Banco de Portugal e INE. | Notas: (p) — projetado, % — percentagem. As atuais projeções enquadram-se no exercício de projeção do Euroistema de junho de 2025, com fecho de dados a 21 de maio e divulgado no dia 5 de junho. A projeção corresponde ao valor mais provável condicional ao conjunto de hipóteses consideradas. Pesos a preços correntes. (a) De acordo com o conceito de Contas Nacionais. (b) Em percentagem da população ativa.

São igualmente destacados, pelo BdP, os seguintes aspectos:

- 23.1.** O crescimento da atividade continuará a ser acompanhado por aumentos do emprego e ganhos reais do rendimento das famílias, sendo que a aceleração em 2026 tem subjacente a hipótese de uma recuperação do atraso na execução dos fundos do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR);
- 23.2.** As tensões comerciais e a maior incerteza limitam a atividade económica, mas os efeitos do alívio das condições financeiras, das maiores entradas de fundos da UE e da robustez do mercado de trabalho dominam em 2026;
- 23.3.** A contração da atividade no primeiro trimestre do ano não foi antecipada, explicando em larga medida a revisão em baixa do crescimento do PIB em 2025 face ao anteriormente previsto;
- 23.4.** A composição do crescimento altera-se no horizonte de projeção, quando comparado com 2024, sendo relativamente mais apoiado pelo investimento em 2025 e nas exportações em 2027;
- 23.5.** No mercado de trabalho, projeta-se um abrandamento do emprego e dos salários, mantendo-se a taxa de desemprego em valores baixos;

- 23.6.** Os riscos em torno das projeções são significativos, sendo predominantemente negativos para o crescimento da atividade e equilibrados para a inflação;
 - 23.7.** A manutenção dos equilíbrios macroeconómicos da economia portuguesa é uma condição necessária para enfrentar um enquadramento internacional desfavorável.
- 24.** A Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE), no seu documento de perspetivas económicas, de junho de 2025¹⁶, apresenta as seguintes constatações relativamente a Portugal:
- 24.1.** O crescimento real do PIB deverá fixar-se nos 1,9 % em 2025 e 2026, devendo a inflação abrandar, nesse mesmo período, para 2,1%, atenta a subida dos preços das importações e a manutenção da elevada procura de mão de obra (ver Tabela 5).

¹⁶ [OECD Economic Outlook. Tackling Uncertainty, Reviving Growth June 2025.](#)

Tabela 5 – Previsões Económicas para Portugal da OCDE (Junho 2025)

Portugal	Preços correntes, em EUR bilhões	2021	2022	2023	2024	2025	2026
		Variação percentual, volume (preços de 2021)					
PIB a preços de mercado	216.5	7.0	2.6	1.9	1.9	1.9	
Consumo privado	137.1	5.6	1.9	3.2	2.8	1.6	
Consumo das administrações públicas	40.1	1.7	0.6	1.1	1.2	1.0	
Formação bruta de capital fixo	44.4	3.3	3.6	3.0	3.2	3.7	
Procura interna final	221.6	4.4	2.0	2.8	2.6	1.9	
Constituição de existências ¹	0.9	0.3	-0.3	-0.1	-0.2	0.1	
Procura interna total	222.5	4.7	1.7	2.6	2.4	2.0	
Exportação de bens e serviços	89.9	17.2	3.8	3.4	1.3	2.6	
Importação de bens e serviços	96.0	11.3	1.8	4.9	2.3	2.7	
Exportações líquidas ¹	- 6.0	2.1	1.0	-0.7	-0.4	0.0	
<i>Por memória</i>							
Deflator do PIB	–	5.3	7.0	4.5	2.5	2.1	
Índice harmonizado de preços no consumidor (IHPC)	–	8.1	5.3	2.7	2.1	2.1	
IHPC, excluindo alimentares e energéticos ²	–	5.0	5.4	2.7	2.4	2.2	
Taxa de desemprego (% da população ativa)	–	6.1	6.5	6.4	6.4	6.4	
Rácio de poupança líquida das famílias (% do rendimento disponível)	–	-2.0	-1.3	3.4	5.0	4.6	
Saldo financeiro das administrações públicas ³ (% do PIB)	–	-0.3	1.2	0.7	0.2	-0.3	
Dívida bruta das administrações públicas (% do PIB)	–	114.3	104.8	100.6	97.7	95.5	
Dívida bruta das administrações públicas, definição de Maastricht ⁴ (% do PIB)	–	111.2	97.7	94.9	92.0	89.8	
Saldo da balança corrente (% do PIB)	–	-2.0	0.6	2.2	1.1	1.1	

1. Contribuição para variações no PIB real, valor atual na primeira coluna.

2. Índice harmonizado de preços no consumidor excluindo alimentação, energia, álcool e tabaco.

3. De acordo com a definição das contas nacionais.

4. A definição de Maastricht para a dívida da administração pública inclui apenas empréstimos, títulos de dívida e depósitos em moeda, com dívida pelo valor de face e não pelo valor de mercado.

Fonte: Base de dados Perspectivas Económicas da OCDE, n.º 117.

- 24.2.** A restritividade do mercado de trabalho, os aumentos do salário mínimo e a descida dos níveis históricos de poupança farão aumentar o consumo privado, devendo uma execução mais célere do PRR impulsionar o consumo e o investimento público.
- 24.3.** O crescimento das exportações deverá continuar a desacelerar devido ao abrandamento da procura global, ao aumento das barreiras comerciais e à taxa aduaneira de 10% imposta pelos EUA às importações de produtos portugueses, nomeadamente o aço e os automóveis.
- 24.4.** A política orçamental irá manter a orientação expansionista, devendo a execução do PRR e a redução dos impostos sobre as famílias e as empresas aumentar a procura interna, enquanto os excedentes orçamentais persistentes potenciarão uma descida da dívida pública para 89.8% do PIB em 2026.

- 24.5.** A redução das barreiras à entrada no setor dos serviços, nomeadamente do comércio retalhista, uma maior simplificação da regulamentação, a melhoria dos serviços de aconselhamento aos estudantes e trabalhadores, e da oferta de serviços de cuidados para a infância, estimulariam o investimento e a produtividade.
- 24.6.** Para fazer face ao rápido envelhecimento da população e às necessidades significativas de investimento, nomeadamente em capital humano, será necessário promover o crescimento sustentado da produtividade, criar mais emprego e tornar a despesa pública mais eficiente, mantendo simultaneamente a dívida pública numa firme trajetória descendente.
- 24.7.** A médio prazo, a realização sistemática de análises da despesa pública permitiria fazer face às pressões crescentes sobre a despesa decorrentes do envelhecimento da população e das grandes necessidades de investimento.
- 24.8.** Importa dar continuidade à adoção de novas normas contabilísticas, desenvolver a orçamentação baseada no desempenho e reduzir a despesa fiscal, de forma a melhorar a eficiência da despesa pública e ajudar a reorientar a sua estrutura para o investimento.
- 25.** Entretanto, a proposta de Orçamento do Estado para 2026 (OE 2026), submetida pelo Governo à Assembleia da República em 9 de outubro de 2025, que, de acordo com o relatório que acompanha o OE 2026, visa dar “*continuidade à agenda transformadora iniciada em abril de 2024 com a tomada de posse do XXIV Governo e reforçada com o início de funções do XXV Governo, em junho de 2025*”, assenta nos seguintes 10 eixos principais:
- I.** “*Uma política de rendimentos que valoriza o trabalho e a poupança, o mérito e a Justiça Social;*
 - II.** *Reforma do Estado e guerra à burocracia: descomplicar a vida dos cidadãos e das empresas;*
 - III.** *Criar riqueza, acelerar a economia e aumentar o valor acrescentado;*
 - IV.** *Imigração regulada e humanista;*
 - V.** *Serviços essenciais a funcionar para todos e com qualidade, com complementariedade entre oferta pública, privada e social;*

- VI. Segurança mais próxima, justiça mais rápida e combate à corrupção;**
- VII. Construir Portugal: mobilização de todos para ultrapassar a crise da habitação;**
- VIII. Novas infraestruturas que projetam o País;**
- IX. Água que Une: salvaguardar o futuro;**
- X. Plano de reforço estratégico de investimento em defesa.”.**

Esse mesmo relatório aponta, sinteticamente, para o seguinte cenário macroeconómico¹⁷:

- 25.1.** O PIB deverá apresentar um crescimento de 2% em 2025 e de 2,3% em 2026, beneficiando da aceleração da formação bruta de capital fixo (FBCF), refletindo o perfil esperado de fundos europeus;
- 25.2.** Está projetado um crescimento do consumo privado de 3,4% e do consumo público de 1,5% no corrente ano de 2025, seguido de um abrandamento para ambos em 2026, respetivamente 2,7% e 1,2%;
- 25.3.** Fruto de desafios da conjuntura internacional, marcada por tensões comerciais, incerteza geopolítica e desempenho mais fraco dos principais parceiros europeus, as exportações portuguesas, em volume, têm sofrido um abrandamento, bastante inferior ao das importações, resultando num contributo negativo da procura externa líquida para a variação homóloga do PIB, que se continua a agravar desde 2024 em resultado da evolução da componente de bens.

Com efeito, tendo por base as estatísticas de bens do comércio internacional, quando excluídas as transações sem transferência de propriedade, as exportações nominais registaram uma quebra de -0,6%, em termos homólogos, no primeiro semestre deste ano, contudo antecipa-se alguma recuperação na segunda metade de 2025, tendo em conta a redução da incerteza quanto à política comercial, admitindo-se que as exportações se possam saldar no final do ano por um crescimento de 1,5% e evoluir para 1,8% em 2026;

- 25.4.** No conjunto dos oito primeiros meses de 2025 a inflação, medida pelo Índice Harmonizado de Preços no Consumidor (IHPC), foi de 2,2%, prevendo-se que o

¹⁷ [Orçamento de Estado 2026 Entidade Orçamental](#).

mesmo atinja 2,4% no final do ano, antevendo-se que se reduza para 2,1% em 2026, ou seja, um valor próximo do objetivo da política monetária do BCE;

25.5. Ao nível do mercado de trabalho, está previsto que o emprego cresça 1,7% em 2025 e 0,9% em 2026, aproximadamente em linha com a elasticidade histórica do emprego face à atividade.

Neste contexto, a taxa de desemprego deverá reduzir-se de 6,4% em 2024 para 6,1% em 2025 e 6% em 2026.

25.6. É esperado para 2025 um aumento ligeiro da capacidade de financiamento da economia portuguesa, relativamente ao ano anterior (2024: 2,8%; 2025: 3,1%), e se mantenha em torno de 3% em 2026

25.7. Na Tabela 6 sintetiza-se o cenário macroeconómico 2025-2026 constante do Relatório do OE 2026.

Tabela 6 – Cenário macroeconómico 2025-2026 (Relatório do OE 2026)

(percentagem, pontos percentuais)

	2024	2025 ^e	2026 ^p
	INE	MF - OE2026	
		out/25	
PIB e componentes da despesa (taxa de crescimento real, %)			
PIB	2,1	2,0	2,3
Consumo privado	3,0	3,4	2,7
Consumo público	1,5	1,5	1,2
Investimento (FBCF)	4,2	3,6	5,5
Exportações de bens e serviços	3,1	1,5	1,8
Importações de bens e serviços	4,8	4,0	3,6
Contributos para o crescimento do PIB (p.p.)			
Procura interna	2,9	3,2	3,1
Procura externa líquida	-0,7	-1,2	-0,9
Evolução dos preços (taxa de variação, %)			
Deflator do PIB	4,8	3,6	2,5
IHPC	2,7	2,4	2,1
Evolução do mercado de trabalho (taxa de variação, %)			
Emprego (ótica de Contas Nacionais)	0,7	1,7	0,9
Taxa de desemprego (% da população ativa)	6,4	6,1	6,0
Produtividade aparente do trabalho	1,4	0,3	1,4
Remunerações por trabalhador	7,5	5,4	5,3
Saldo das balanças corrente e de capital (em % do PIB)			
Capacidade/necessidade líquida de financiamento face ao exterior	2,8	3,1	3,0
Saldo da balança corrente	1,7	1,1	0,7
do qual: saldo da balança de bens e serviços	1,8	1,4	0,9
Saldo da balança de capital	1,0	2,0	2,3

Nota: ^e estimativa; ^p previsão.

Fontes: Instituto Nacional de Estatística; Ministério das Finanças.

II.2. Enquadramento da Proposta da APA

26. As infraestruturas portuárias desempenham um papel de particular relevo no âmbito da Rede Transeuropeia dos Transportes (RTE-T), cujo Regulamento da UE atual para o seu desenvolvimento (Regulamento (UE) 2024/1679), se encontra a vigorar desde 18 de julho de 2024.

26.1. O objetivo geral de desenvolvimento da RTE-T é o de estabelecer, à escala da UE, uma rede única de transporte multimodal de elevada qualidade, reforçando a coesão social, económica e territorial, e contribuindo para a criação de um espaço único europeu dos transportes que seja sustentável, seguro, eficiente e resiliente, ofereça mais benefícios aos seus utilizadores e apoie o crescimento inclusivo.

- 26.2.** No Regulamento (UE) 2024/1679 privilegia-se a integração da rede terrestre, com a dimensão marítima da RTE T, concretamente com a promoção de uma rede de transporte marítimo de curta distância, incluindo também as ligações ao *hinterland*, bem como a criação de um Espaço Marítimo Europeu verdadeiramente sustentável, inteligente, contínuo e resiliente, que abranja todas as componentes das infraestruturas marítimas da RTE-T, incluindo os portos.
- 27.** Assim, os portos são infraestruturas essenciais e elementos determinantes dos corredores transeuropeus, constituindo verdadeiros nós logísticos, a partir dos quais se organizam os fluxos logísticos multimodais, sendo indispensável que, a par da sua localização e adequação da capacidade da infraestrutura para operação dos navios e cargas mais exigentes no mercado que servem, mantenham e promovam a melhoria contínua de procedimentos, abertos e transparentes, de forma a permitir a prestação de serviços eficientes e de elevada qualidade aos navios e às cargas, bem como a criação de condições favoráveis ao investimento, reduzindo os custos de contexto, potenciando a contribuição da logística e internalizando um novo ambiente de regulação económica e de promoção e defesa da concorrência.
- 27.1.** As infraestruturas portuárias podem intervir em diversos tipos de mercado, tendo em consideração variados parâmetros como sejam, por exemplo, os tipos e modos de acondicionamento de carga, a localização geográfica do porto, origem e destino das cargas que passam pelo porto, características físicas da infraestrutura portuária, em particular a disponibilidade de áreas portuárias terrestres e molhadas, e profundidades disponíveis, entre outros atributos.
- 27.2.** Vários portos nacionais servem cumulativamente diversos tipos de mercado, que vão desde uma unidade produtiva local ao nível regional e nacional, estendendo-se o seu *hinterland*, em alguns casos, à Península Ibérica ou mesmo a outras geografias europeias.
- 27.3.** Em termos mais específicos, o sistema portuário nacional é constituído por diferentes infraestruturas portuárias vitais para a atividade económica do país. A dinâmica de cada porto tende a alinhar-se com as necessidades do setor produtivo associado ao seu *hinterland* e com as suas especificidades territoriais.
- 28.** O sistema portuário nacional, ainda que em concorrência com portos de outras regiões localizadas na fachada Atlântica da Europa, assume uma particular relevância, dada a

sua situação geográfica privilegiada no cruzamento das principais rotas de tráfego marítimo Norte-Sul e Oeste-Este, que interligam a Europa à América, África e Extremo Oriente, potenciada e valorizada também pelo aumento dos fluxos de comércio entre a UE e as regiões exteriores acessíveis por mar.

29. Importa ainda sublinhar a importância da diversificação das atividades portuárias, devendo os portos evoluir no sentido de se tornarem *hubs* energéticos e industriais, enfrentando o desafio dual da transição energética e digital, no sentido de conseguirem uma lógica de especialização e complementaridade interna, tornando-se infraestruturas estratégicas de referência na transição para um sistema energético sustentável.

Além das funções de interface e de centros logísticos, o futuro dos portos reside no desenvolvimento do seu papel fundamental como polos de energia (para a eletricidade integrada, o hidrogénio, e outros sistemas de combustíveis renováveis e hipocarbónicos), para a economia circular (recolha, tratamento e eliminação de resíduos provenientes dos navios e outras indústrias portuárias e para o desmantelamento), para a comunicação (cabos submarinos) e para a indústria (enquanto polos industriais).

30. Perante a atual conjuntura macroeconómica, a previsão da atividade portuária em 2026 mantém-se complexa e encerra elevadas margens de erro, resultando, no fundo, como natural corolário da também elevada incerteza quanto ao comportamento da economia, em geral, e da atividade de transporte de bens, em particular.
31. Contudo, as AP, seguindo as linhas de orientação emitidas pela AMT no contexto da apresentação das respetivas propostas de revisão dos regulamentos de tarifas, apresentaram as previsões de rendimentos para 2026, utilizados como referência no âmbito deste parecer.

II.2.1. Atividade Portuária

32. Pese embora se constate uma quebra de movimentação de carga no sistema portuário comercial do continente no período de janeiro a julho do corrente ano de 2025, de acordo com os elementos estatísticos reportados pelas AP ao Observatório da AMT, as projeções de tráfego constantes dos instrumentos de planeamento das mesmas AP apontam para um saldo positivo no final do ano, atingindo 92,7 milhões de toneladas, ou seja, representando um incremento de +2,1% relativamente a 2024, bem como que esse valor cresça +1,7% em 2026, num movimento global de 94,3 milhões de toneladas (Tabela 7).

Tabela 7 – Movimento de Carga por Porto

MOVIMENTO DE CARGA (10 ³ t)	2021	2022	2023	2024	2025 (e)	2026 (p)	Δ% '25/'24	Δ% média '21-'25	Δ% '26/'25
Viana do Castelo	377	440	307	322	360	360	11,9%	-1,1%	0,0%
Leixões	15 183	14 891	14 661	14 383	15 000	15 180	4,3%	-0,3%	1,2%
Aveiro	5 679	5 893	5 563	5 596	5 775	5 960	3,2%	0,4%	3,2%
Figueira da Foz	1 814	2 201	2 033	2 081	2 130	2 245	2,3%	4,1%	5,4%
Lisboa	9 431	10 721	11 417	11 318	11 900	12 366	5,1%	6,0%	3,9%
Setúbal	6 580	6 202	6 320	6 552	6 525	6 875	-0,4%	-0,2%	5,4%
Sines	46 554	44 812	42 977	50 537	51 010	51 299	0,9%	2,3%	0,6%
Faro	46	73	78	27	30	30	9,3%	-9,9%	0,0%
Total	85 663	85 234	83 355	90 816	92 730	94 315	2,1%	2,0%	1,7%

- 32.1.** Para os valores relativos a anos anteriores (de 2021 a 2024) foram adotados os valores disponíveis no Observatório da AMT, que se reportam aos dados periodicamente fornecidos pelas AP, e para os valores relativos ao corrente ano e a 2026 os constantes dos documentos de planeamento agora facultados pelas AP.
- 32.2.** Reitera-se que o cenário para 2026 encerra um elevado grau de incerteza, sendo possível, face à análise estatística do período, um desvio da ordem de $\pm 3,7\%$, a que corresponderia, respetivamente, num cenário mais desfavorável, um volume total de carga de 90,8 milhões de toneladas, e, num cenário mais favorável, de 97,8 milhões de toneladas.
- 32.3.** Para além dessa circunstância, importa mencionar que, no período de janeiro a agosto de 2025, o conjunto dos portos comerciais do continente movimentou 57,5 milhões de toneladas, representando uma quebra de -7,8% relativamente ao período homólogo do ano anterior, que, a manter-se na segunda metade deste ano, projetaria no final do ano um movimento de 86,3 milhões de toneladas, ou seja, inferior ao próprio limite inferior do mencionado intervalo de desvio assinalado, aconselhando a alguma prudência na leitura das previsões de movimentação resultantes dos instrumentos de programação das AP.
- 33.** Importa igualmente analisar o caso particular do tráfego de contentores, atenta a sua relevância no comércio marítimo internacional e nacional, nomeadamente na cabotagem insular, bem como na atividade portuária em geral, justificando uma avaliação mais detalhada do comportamento deste mercado específico, agora efetuado na perspetiva de movimento de contentores, expresso em TEU.

33.1. Aplicando a mesma metodologia utilizada para a carga, obtém-se, para o tráfego de contentores, um movimento global de 3,5 milhões de TEU em 2025 e da mesma ordem de grandeza em 2026, sendo possível um desvio de $\pm 5,5\%$, ou seja, variando entre 3,3 milhões de TEU e 3,7 milhões de TEU (Tabela 8).

Tabela 8 – Movimento de Contentores por Porto

CONTENTORES (10 ³ TEU)	2021	2022	2023	2024	2025 (e)	2026 (p)	Δ% '25/'24	Δ% média '21-'25	Δ% '26/'25
Leixões	718	713	702	715	700	700	-2,1%	-0,6%	0,0%
Aveiro	0	0	19	12	0	0	-100,0%	-100,0%	----
Figueira da Foz	21	21	18	19	21	21	15,6%	0,0%	0,0%
Lisboa	367	396	419	461	458	482	-0,6%	5,7%	5,2%
Setúbal	172	169	157	156	155	157	-0,4%	-2,6%	0,8%
Sines	1 824	1 663	1 665	1 910	2 154	2 165	12,8%	4,2%	0,5%
Total	3 103	2 961	2 981	3 272	3 489	3 525	6,6%	3,0%	1,0%

33.2. Também no caso da movimentação de contentores, a perspetiva favorável de evolução no corrente ano (+6,6%), resultante dos instrumentos de planeamento das AP, não é confirmada pelas estatísticas respeitantes ao período de janeiro a agosto, que traduzem uma redução de -4% deste tráfego, a qual, a manter-se, resultaria num saldo anual de 3,2 milhões de TEU, ou seja, igualmente abaixo do intervalo de desvio previsto.

34. No que reporta ao movimento de navios, para o corrente ano de 2025, e também no sentido tendencial oposto ao observado no período de janeiro a agosto (-2,1%), os documentos de planeamento das AP estimam um crescimento do número de escalas de +5%, face a 2024, que também se refletirá em termos de arqueação bruta (AB ou GT), num incremento de +1%, sendo esta grandeza particularmente relevante na aplicação da Tarifa de Uso do Porto (TUP) Navio.

Para o ano de 2026, está igualmente projetado um crescimento das duas grandezas relativamente a 2025, concretamente de +2,6% para o número de escalas e de +1,8% para a AB (Tabela 9).

Tabela 9 – Movimento de Navios por Porto

MOVIMENTO DE NAVIOS (N.º)	2021	2022	2023	2024	2025 (e)	2026 (p)	Δ% '25/'24	Δ% média '21-'25	Δ% '26/'25
Viana do Castelo	250	252	222	196	210	210	7,1%	-4,3%	0,0%
Leixões	2 426	2 430	2 390	2 332	2 424	2 453	3,9%	0,0%	1,2%
Aveiro	1 058	845	1 021	959	987	989	2,9%	-1,7%	0,2%
Figueira da Foz	417	464	442	438	479	503	9,4%	3,5%	5,0%
Lisboa	1 683	2 037	2 236	2 269	2 382	2 414	5,0%	9,1%	1,3%
Setúbal	1 697	1 512	1 625	1 600	1 549	1 626	-3,2%	-2,3%	5,0%
Sines	1 949	1 927	1 866	1 839	2 080	2 176	13,1%	1,6%	4,6%
Faro	15	19	23	10	10	10	0,0%	-9,6%	0,0%
Portimão	24	64	55	57	65	65	14,0%	28,3%	0,0%
Total	9 519	9 550	9 880	9 700	10 186	10 446	5,0%	1,7%	2,6%
Arqueação Bruta (10³)	162 627	191 752	212 986	213 047	215 207	219 071	1,0%	7,3%	1,8%

35. Tal como mencionado, as estimativas de movimentação (carga, contentores e navios) para 2025, baseadas nos instrumentos de planeamento das AP, todas elas de sentido favorável, não são confirmadas pelos dados reais de movimentação portuária entre os meses de janeiro e agosto do corrente ano, os quais ilustram quebras de movimentação dos portos, naturalmente, também influenciando as projeções para o ano 2026, ou seja, o de aplicação da presente revisão tarifária, a que não será alheia a atual conjuntura de incerteza a nível internacional, que condiciona o crescimento da atividade portuária.

36. Não deverá ser esquecida a relação de interdependência entre a atividade portuária e as receitas tarifárias das AP, podendo potenciar desvios aos seus níveis de rentabilidade estimados para 2025 e projetados para 2026.

II.2.2. Situação Económica Global das Administrações Portuárias

37. O Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de novembro, que aprova o Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente, estabelece o enquadramento jurídico e económico aplicável à definição e aplicação das tarifas portuárias, identificando os principais domínios de atividade ou áreas de negócio das AP, correspondentes aos serviços prestados no âmbito da exploração do domínio público portuário. O mesmo decreto-lei define um modelo de estrutura tarifária assente em áreas funcionais, que correspondem aos principais centros de custos e de receitas das AP.

37.1. Estas áreas constituem, assim, a base de referência para a avaliação económico-financeira das tarifas pela AMT, nos termos das linhas de orientação (Deliberação n.º 1025/2018).

37.2. As áreas de negócio objeto de avaliação pela AMT, nos termos das linhas de orientação, correspondem aos serviços específicos prestados diretamente pelas AP, cuja análise é efetuada no âmbito da rentabilidade global das respetivas entidades.

Essa apreciação incide sobre o desempenho económico e financeiro das AP nas suas diversas áreas de atividade, com especial enfoque nos serviços integrados na operação de movimentação de cargas, abrangidos pelo regulamento de tarifas em apreciação.

38. Deste modo a análise centra-se na área de negócio do RT, cujos serviços portuários são prestados pelas AP, incluem desde a TUP Navio, serviço de pilotagem, reboque, amarração, movimentação de carga e tráfego de passageiros, bem como, outros rendimentos ao nível de fornecimentos, armazéns, uso de equipamentos e resíduos¹⁸.

39. A situação económica das AP não é exclusivamente determinada pelo resultado da atividade desenvolvida no âmbito dos serviços incluídos nos RT, distribuindo-se por várias áreas de negócios, cuja evolução anual dos respetivos rendimentos se processa com relativa estabilidade, em termos de quotas do volume total, como decorre da observação da Tabela 10, sendo os RT responsáveis por uma quota média de 32,6%.

Tabela 10 – Evolução Anual do Volume de Rendimentos das Administrações Portuárias

RENDIMENTOS POR ÁREAS DE NEGÓCIO	2023	2024	2025 (e)	2026 (p)	Δ% '25/'24	Δ% média '22-'24	Quota Média
Regulamento Geral de Tarifas	75 152	80 484	80 946	86 759	7,2%	3,8%	32,6%
Regulamento de Tarifas Específicas	18 706	22 771	26 137	27 989	7,1%	18,2%	9,6%
Concessões de Movimentação de Carga	81 715	89 074	89 310	93 901	5,1%	4,5%	35,6%
Concessões de Pesca	1 350	1 577	1 427	1 474	3,3%	2,8%	0,6%
Concessões de Náutica de Recreio	799	793	873	845	-3,3%	4,6%	0,3%
Outras Concessões	7 031	7 589	7 572	7 598	0,3%	3,8%	3,0%
Outras Áreas de Negócio	39 701	50 025	46 013	46 155	0,3%	7,7%	18,3%
Total	224 453	252 314	252 279	264 720	4,9%	6,0%	100,0%
Δ% N / N-1	---	12,4%	0,0%	4,9%	---	---	---

¹⁸ O espectro dos serviços portuários tarifados pelas AP no âmbito do RT pode variar entre as várias AP, na medida em que o modo em como é assegurada a sua prestação pode diferir de porto para porto. Por exemplo, o serviço de pilotagem é assegurado diretamente pelas respetivas AP em todos os portos, mas o mesmo já não acontece nos serviços de reboque, de amarração ou outros, nuns casos prestados pela AP, outros estarem concessionados ou, ainda, serem prestados através de prestadores de serviços licenciados.

40. Como resulta da leitura da Tabela 11, o volume de rendimentos associados aos RT ascendeu, em 2024 (último ano com dados reais), a 80,5 M€, num total de 252,3 M€ para toda a atividade das AP, representando 31,9% dos rendimentos totais.

Tabela 11 – Estrutura Económica por Área de Negócio em 2024

ÁREAS DE NEGÓCIO	Rendimentos	Quota %	Δ% sobre 2023	Gastos Diretos	Gastos Indiretos	Gastos Totais	Resultados	% Result/Rend
Regulamento Geral de Tarifas	80 484	31,9%	7,1%	-63 691	-24 628	-88 319	-7 835	-9,7%
Regulamento de Tarifas Específicas	22 771	9,0%	21,7%	-10 820	-4 289	-15 109	7 662	33,6%
Concessões de Movimentação de Carga	89 074	35,3%	9,0%	-25 934	-25 964	-51 898	37 176	41,7%
Concessões de Pesca	1 577	0,6%	16,8%	-1 627	-608	-2 236	-658	-41,8%
Concessões de Náutica de Recreio	793	0,3%	-0,7%	-1 420	-485	-1 905	-1 112	-140,2%
Outras Concessões	7 589	3,0%	7,9%	-2 411	-2 286	-4 696	2 892	38,1%
Outras Áreas de Negócio	50 025	19,8%	26,0%	-28 250	-10 107	-38 358	11 667	23,3%
Total	252 314	100,0%	12,4%	-134 154	-68 368	-202 522	49 792	19,7%
% sobre Rendimentos	100,0%	---	---	53,2%	27,1%	80,3%	19,7%	---

41. A este respeito é de relevar que a análise de rendimentos efetuada no presente parecer foi elaborada a partir da informação remetida pelas AP, ao abrigo das orientações emitidas pela AMT anteriormente¹⁹.

Verifica-se, no entanto, não se poderem realizar comparações diretas e efetivas entre as AP a um nível mais “fino” das várias componentes de receitas que compõem os rendimentos operacionais por área de negócio das mesmas.

41.1. Os motivos prendem-se, no essencial, com o facto de existirem diferentes critérios e diferentes formas de registo das componentes de receitas nas contas de exploração analítica por áreas de negócio e tipos de serviço, nomeadamente devido, por um lado, às diferentes modalidades de prestação dos serviços, e ainda por opções de registo específicas de cada uma das AP.

41.2. Pelo que a quota de cada área de negócio pode variar entre AP, não efetivamente pelo peso que cada uma dessas mesmas áreas de negócio assume, mas sim pelas diferenças de registo contabilístico das mesmas. Note-se que estas diferenças se verificam essencialmente nas áreas de negócio: “regulamento de tarifas específicas”, “outras concessões” e “outras áreas de negócio”.

Em consequência, decorre a necessidade de harmonização que deverá verificar-se em futuras atualizações de regulamentos de tarifas.

¹⁹ Na, já enunciada, Deliberação n.º 1025/2018.

- 42.** A área de negócio mais significativa é a das concessões de movimentação de carga, cujo peso ronda os 35,3% do total dos rendimentos (89,1 M€), a que não é alheio o facto de o regime de exploração dos portos ser privilegiadamente o de *landlord port*.

É ainda de assinalar a relativa relevância dos serviços prestados no âmbito das tarifas específicas e que detêm uma quota de 9% do total dos rendimentos, bem como das outras áreas de negócio com uma quota de 19,8%.

- 43.** O somatório dos resultados líquidos das várias áreas de negócio, relativos ao ano de 2024, ascende a um total de 49,8 M€, correspondendo a 19,7% do total dos rendimentos (Tabela 11).

43.1. A este valor global subjazem valores díspares dos resultados líquidos por área de negócio, sendo de realçar que a área relativa ao RT é deficitária em 9,7%, a que correspondente -7,8 M€, pese embora melhorando face a 2023 (RL = -10,3 M€; % Result/Rend2023 = 13,6%)²⁰.

43.2. Em contraponto a área das concessões de movimentação de carga, que gera um resultado positivo de 41,7% dos rendimentos, correspondente a +37,2 M€²¹.

43.3. Das restantes áreas assinalam-se com resultados positivos a dos regulamentos de tarifas específicas (+7,7 M€; 33,6%) e a das outras concessões (+2,9 M€; 38,1%), e ainda a de outras áreas de negócio (+11,7 M€; 23,3%), sendo negativos os resultados das concessões de náutica de recreio (-1,1 M€; 140,2%) e das concessões de pesca (-658 mil €; 41,8%).

- 44.** A assimetria de resultados, para além do efeito da natural diversidade dos níveis de atividade geradora de rendimentos observados em cada área de negócio, pode ser ainda atribuída ao volume de gastos que é necessário suportar para assegurar a prestação dos serviços inseridos nos respetivos perímetros, sublinhando-se que a área do RT necessita de uma afetação de recursos diretos representando 79,1% dos rendimentos, sendo que 31,5% destes respeitam a gastos com o pessoal e 22,7% a depreciações e amortizações (Tabela 12).

²⁰ Ver [Parecer N.º 73/AMT/2024, de 2024.10.31, sobre a Proposta de Regulamento Geral de Tarifas do Porto de Aveiro para 2025](#).

²¹ De destacar que nesta rubrica se encontram registados apenas os rendimentos decorrentes das concessões, na medida em a Lei prevê três regimes distintos para a prestação de serviços portuários de movimentação de carga: (i) diretamente pela administração portuária (ii) mediante licenciamento ou (ii) mediante concessão a uma empresa privada.

Na área do regulamento de tarifas específicas, o nível de gastos diretos reduz-se para 47,5% e na área das concessões de movimentação de carga diminui para 29,1%, estes últimos maioritariamente gerados pelas amortizações das infraestruturas que lhe estão afetas (15,3%).

Tabela 12 – Percentagem de Gastos Diretos/Rendimentos, 2024

ÁREAS DE NEGÓCIO	FSE	Pessoal	Dep. & Amort.	Outros	Total
Regulamento Geral de Tarifas	16,9%	31,5%	22,7%	8,1%	79,1%
Regulamento de Tarifas Específicas	25,1%	6,5%	15,0%	0,9%	47,5%
Concessões de Movimentação de Carga	3,6%	1,9%	15,3%	8,3%	29,1%
Concessões de Pesca	18,4%	0,9%	78,7%	5,1%	103,2%
Concessões de Náutica de Recreio	79,9%	20,4%	67,6%	11,1%	179,0%
Outras Concessões	3,4%	11,6%	11,2%	5,6%	31,8%
Outras Áreas de Negócio	19,8%	7,0%	23,4%	6,3%	56,5%
Total Geral	13,3%	13,1%	19,7%	7,1%	53,2%

45. No contexto da apreciação das propostas de revisão dos RT, não pode deixar de se referir que a estrutura de custos dos diversos serviços portuários que os integram, encerra também um elevado grau de heterogeneidade, traduzindo uma exploração deficitária na sua maioria (Tabela 13).

Tabela 13 – Resumo da Estrutura Económica dos Serviços Portuários, 2024

SERVIÇOS PORTUÁRIOS	Rendimentos	Quota %	Δ% sobre 2023	Gastos Diretos	Gastos Indiretos	Gastos Totais	Resultados	% Result/Rend
TUP Navio	40 330	47,3%	6,6%	-27 436	-13 664	-41 100	-770	-1,9%
Pilotagem	20 882	24,5%	9,4%	-23 020	-5 834	-28 854	-7 972	-38,2%
Reboque	5 264	6,2%	1,5%	-5 569	-1 153	-6 722	-1 458	-27,7%
Amarração / Desamarração	1 712	2,0%	8,1%	-1 066	-549	-1 615	98	5,7%
Movimento de Cargas	469	0,5%	2,5%	-217	-72	-289	180	38,4%
Tráfego de Passageiros	1 349	1,6%	58,3%	-1 263	-901	-2 163	-814	-60,3%
Armazenagem / Ocupação de Espaços	3 055	3,6%	13,6%	-489	-412	-901	2 154	70,5%
Uso de Equipamentos	756	0,9%	-16,7%	-1 311	-281	-1 591	-835	-110,4%
Fornecimentos	5 019	5,9%	14,3%	-5 304	-1 201	-6 505	-1 486	-29,6%
Resíduos	1 588	1,9%	6,2%	-873	-558	-1 431	157	9,9%
Diversos	4 860	5,7%	0,9%	-2 217	-921	-3 137	1 723	35,4%
Total	85 284	100,0%	7,5%	-68 763	-25 545	-94 308	-9 024	-10,6%
% sobre Rendimentos	100,0%	---	---	-80,6%	-30,0%	-110,6%	-10,6%	---

46. Assim, verifica-se que a TUP Navio representa 47,3% do total de rendimentos, a que se seguem os serviços de pilotagem (24,5%), de reboque (6,2%), de fornecimentos (5,9%), e de diversos (5,7%), somando 76,4 M€ dos rendimentos de um total de todos os serviços portuários cifrado em 85,3 M€.

- 47.** Importa referir que o total de rendimentos apresentado na Tabela 13 é superior ao total de rendimentos correspondentes aos RT no contexto das áreas de negócio (Tabela 11), porque inclui também serviços que estão integrados na área do regulamento de tarifas específicas.
- 48.** O resultado líquido em 2024, da globalidade dos serviços abrangidos pelo RT, é deficitário, em -9 M€, representando 10,6% dos rendimentos, verificando-se, contudo, uma evolução positiva relativamente a 2023, em que esses indicadores eram, respetivamente, de -16 M€ e 20,1%²², a qual abrangeu vários dos serviços mais expressivos, tais como a TUP Navio, a pilotagem, o serviço de passageiros e os fornecimentos. Em contraponto, o serviço de reboque registou uma ligeira evolução deficitária.
- 48.1.** Naturalmente, e decorrente do já referido, os resultados de exploração apurados por serviço portuário apresentam elevadas assimetrias, sendo que o mais deficitário é manifestamente o serviço de pilotagem, cujo resultado líquido ronda os -8 M€, representando 38,2% dos rendimentos.
- 48.2.** A TUP Navio, com o maior volume de rendimentos (40,3 M€), é também deficitária, exibindo um resultado de cerca de -770 mil €, correspondente a 1,9% dos rendimentos.
- 48.3.** Os serviços que geram resultados positivos são: armazenagem/ocupação de espaços (+2,2 M€; 70,5% dos rendimentos); diversos (+1,7 M€; 35,4%); movimentação de cargas (+180 mil M€; 38,4%); resíduos (+157 mil €; 9,9%); e amarração/desamarração (+98 mil €; 5,7%).
- 49.** No que reporta à evolução da situação económica do conjunto das AP do Continente poderá assinalar-se o seguinte (Tabela 14):

²² Ver Nota de Rodapé 20.

Tabela 14 – Evolução anual da situação económica das Administrações Portuárias

RENDIMENTOS E GASTOS	2023	2024	2025 (e)	2026 (p)	(10 ³ €)	Δ% '26/'25	% s/ TRG '24
Vendas e Serviços Prestados (VSP)	186 794	201 946	204 617	216 426		5,8%	67,5%
Outros Rendimentos e Ganhos	71 618	97 232	89 439	97 811		9,4%	32,5%
Total de Rendimentos e Ganhos (TRG)	258 412	299 178	294 056	314 236		6,9%	100,0%
Δ%	---	15,8%	-1,7%	6,9%		---	---
Gastos com Pessoal	-67 709	-71 540	-78 809	-80 489		2,1%	-23,9%
Outros Gastos e Perdas	-91 313	-68 959	-102 126	-106 412		4,2%	-23,0%
Total de Perdas e Gastos	-159 022	-140 499	-180 935	-186 901		3,3%	-47,0%
Resultado antes de Depreciações, Gastos de Financiamento e Impostos	99 390	158 678	113 121	127 336		12,6%	53,0%
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	34 043	64 199	27 813	19 031		-31,6%	21,5%
Rentabilidade das VSP	18,2%	31,8%	13,6%	8,8%		---	---
Rentabilidade das VSP e Outros Rendim.	13,2%	21,5%	9,5%	6,1%		---	---

- 49.1.** As AP apresentaram em 2024 (último ano com dados reais) um volume total de vendas e serviços prestados de 201,9 M€, que gerou um resultado líquido positivo de +64,2 M€, correspondendo a uma rentabilidade das vendas de 31,8%, que diminui para 21,5% se forem igualmente considerados os outros rendimentos.
- 49.2.** Observa-se igualmente que as AP, no seu conjunto, apresentam na atualidade uma estrutura económica com um razoável grau de solidez, refletida no referido resultado líquido consolidado deste sistema portuário.
- 49.3.** Sinaliza-se, no entanto, que se verificam variações expressivas de ano para ano, com um forte incremento em 2024, em que o resultado líquido consolidado quase duplicou em relação ao ano anterior, podendo suportar-se, nomeadamente, no crescimento significativo do movimento portuário nesse ano, bem como na redução de gastos e perdas não relacionados com pessoal, mas com estimativas de quebra de resultados, mesmo comparativamente com 2023, para 2025 e 2026, principalmente associadas a uma crescimento expressivo dos outros gastos e perdas.
- 49.4.** Concretamente, estão previstas quebras nos resultados líquidos do exercício (RL) em 2025 e 2026, de, respetivamente -56,7% (RL=+27,8 M€) e -31,6% (RL=+19 M€).

II.2.3. Situação Económica da APA

Atividade Portuária

50. O porto de Aveiro, após verificar uma dinâmica de crescimento no início desta década, observou uma redução em 2023, com uma ligeira recuperação em 2024 e que, de acordo com o Plano de Atividades e Orçamento 2025-2027 (PAO 2025-2027) da APA, se consolide no corrente ano, com um valor de 5,8 milhões de toneladas (+3,2% que em 2024) e que se prevê que continue em 2026, atingindo cerca de 6 milhões de toneladas (+3,2% que em 2025), conforme ilustrado na Tabela 15.

Tabela 15 – Movimento Portuário no Porto de Aveiro

Aveiro	2021	2022	2023	2024	2025 (e)	2026 (p)	Δ% '25/'24	Δ% média '21-'25	Δ% '26/'25
Carga (10^3 ton)	5 679	5 893	5 563	5 596	5 775	5 960	3,2%	0,4%	3,2%
Contentores (10^3 TEU)	0	0	19	12	0	0	-100,0%	-100,0%	----
Navios (unid.)	1 058	845	1 021	959	987	989	2,9%	-1,7%	0,2%
AB (10^3)	5 810	4 934	6 433	6 414	6 545	6 690	2,0%	3,0%	2,2%

- 50.1. Esta tendência de crescimento poderá ser corroborada pelos dados de acompanhamento do mercado portuário entre janeiro e agosto de 2025, disponibilizados pela APA à AMT, em que a movimentação no porto de Aveiro cresceu ainda mais (+5,6%).
- 50.2. Importa sublinhar, contudo, que o serviço de linha regular de contentores que escalava este porto foi descontinuado na segunda metade de 2024, passando este tráfego a uma expressão residual, o que igualmente se reflete nas respetivas projeções para 2025 e 2026.
- 50.3. Ainda com base no PAO 2025-2027, será igualmente expectável o crescimento em 2025 do número de escalas de navios, bem como da respetiva AB, concretamente em +2,9% e +2%, e que acompanha a tendência registada no corrente ano até agosto, em que as escalas cresceram +1,4% e a AB observou uma estabilização (-0,2%).

Esse documento de programação aponta, ainda, para uma estabilização das escalas de navios em 2026 (+0,2%), mas com algum crescimento na AB (+2,2%).

Situação Económica

51. A estrutura económica da APA, que enquadrada a proposta de RT para 2026, apresenta atualmente (2024) estabilidade, representando as vendas cerca de 21% do total dos rendimentos e ganhos.

Não obstante a rentabilidade das vendas e outros rendimentos tenha aumentado em 2024 face a 2023 (de +19% para +29%), está prevista a sua redução em 2025, para +16%, e 2026, onde passa para valores negativos (-9,8%) (Tabela 16).

Tabela 16 – Evolução Anual da Situação Económica da APA

RENDIMENTOS E GASTOS	2023	2024	2025 (e)	2026 (p)	(10 ³ €)	Δ% '26/'25	% s/ TRG '24
Vendas e Serviços Prestados (VSP)	7 602	8 160	8 100	8 466		4,5%	20,7%
Outros Rendimentos e Ganhos	20 153	31 322	27 935	28 925		3,5%	79,3%
Total de Rendimentos e Ganhos (TRG)	27 755	39 482	36 035	37 391		3,8%	100,0%
Δ%	---	42,3%	-8,7%	3,8%		---	---
Gastos com Pessoal	-6 152	-6 253	-6 782	-7 241		6,8%	-15,8%
Outros Gastos e Perdas	-13 876	-5 112	-12 418	-19 404		56,3%	-12,9%
Total de Perdas e Gastos	-20 028	-11 365	-19 200	-26 645		38,8%	-28,8%
Δ%	---	-43,3%	68,9%	38,8%		---	---
Resultado antes de Depreciações, Gastos de Financimento e Impostos	7 727	28 117	16 835	10 746		-36,2%	71,2%
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	5 381	11 283	5 755	-3 671		-163,8%	28,6%
Rentabilidade das VSP	70,8%	138,3%	71,1%	-43,4%		---	---
Rentabilidade das VSP e Outros Rendim.	19,4%	28,6%	16,0%	-9,8%		---	---

O resultado líquido do exercício, que atingiu +11,3 M€ em 2024, representando um crescimento de +110% relativamente a 2023, está previsto reduzir-se expressivamente em 2025 (-49%) e muito significativamente em 2026 (-164%), passando para valores negativos (-3,7 M€), devido, essencialmente, a um crescimento das perdas e gastos em +38,8%, em especial de outras que não com origem em gastos de pessoal, bastante maior que o crescimento dos rendimentos (+3,8%).

Áreas de Negócio

52. Assinala-se o facto de o volume de negócios afeto à atividade inserida no perímetro do RT se ter cifrado em 9,2 M€ em 2024, com uma quota de 30% relativamente ao total de rendimentos da APA (Tabela 17).

Tabela 17 – Evolução Anual do Volume de Rendimentos da APA

RENDIMENTOS POR ÁREAS DE NEGÓCIO	2023	2024	2025 (e)	2026 (p)	Δ% '26/'25	Δ% média '23-'25	Quota Média
Regulamento Geral de Tarifas	8 642	9 180	9 127	9 752	6,8%	2,8%	28,1%
Regulamento de Tarifas Específicas	10 032	11 909	14 646	16 181	10,5%	20,8%	39,6%
Concessões de Movimentação de Carga	406	385	393	404	2,9%	-1,6%	1,2%
Concessões de Pesca	402	426	437	457	4,7%	4,2%	1,3%
Concessões de Náutica de Recreio	0	0	0	0	---	---	0,0%
Outras Concessões	714	795	719	743	3,4%	0,3%	2,3%
Outras Áreas de Negócio	7 491	7 999	10 918	10 076	-7,7%	20,7%	27,5%
Total	27 688	30 693	36 240	37 613	3,8%	14,4%	100,0%
Δ% N / N-1	---	10,9%	18,1%	3,8%	---	---	---

Menciona-se, ainda, que as atividades inseridas no regulamento de tarifas específicas geraram um volume de negócios de cerca de 11,9 M€, correspondendo a 38,8% do total dos rendimentos.

53. Naturalmente, as diversas áreas de negócio apresentam estruturas económicas distintas, marcadas por diferentes níveis de intensidade na utilização de recursos para o seu desenvolvimento ou prestação dos serviços que as integram, sendo estas assimetrias refletidas na Tabela 18, onde se confrontam os rendimentos com os gastos diretos e indiretos apresentados pela APA para 2024.

Tabela 18 – Estrutura Económica por Área de Negócio da APA, 2024

ÁREAS DE NEGÓCIO	Rendimentos	Quota %	Δ% sobre 2023	Gastos Diretos	Gastos Indiretos	Gastos Totais	Resultados	% Result/Rend
Regulamento Geral de Tarifas	9 180	29,9%	6,2%	-7 368	-1 290	-8 658	522	5,7%
Regulamento de Tarifas Específicas	11 909	38,8%	18,7%	-3 538	-1 803	-5 341	6 568	55,2%
Concessões de Movimentação de Carga	385	1,3%	-5,2%	-118	-60	-178	206	53,7%
Concessões de Pesca	426	1,4%	6,0%	-379	-61	-440	-14	-3,2%
Concessões de Náutica de Recreio	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Outras Concessões	795	2,6%	11,2%	-102	-126	-228	567	71,4%
Outras Áreas de Negócio	7 999	26,1%	6,8%	-5 568	-1 220	-6 788	1 211	15,1%
Total	30 693	100,0%	10,9%	-17 073	-4 560	-21 632	9 061	29,5%
% sobre Rendimentos	100,0%	---	---	55,6%	14,9%	70,5%	29,5%	---

53.1. Salienta-se que a área de negócio a que respeita o RT em apreciação, representou, como já referido, 30% do total dos rendimentos, correspondente a 9,2 M€, sendo superior em +6,2% ao valor de 2023 e tendo consumido um volume de gastos diretos de cerca de 80% dos rendimentos, a que acrescem 14% de gastos indiretos, apresentando uma exploração positiva de +5,7%, correspondente a um resultado de +522 mil €.

53.2. A área de negócio mais significativa em termos de rendimentos é a do regulamento de tarifas específicas, cuja aprovação não se encontra abrangida

nesta relatório e que apresenta um *superavit* de exploração que representa 55,2% dos rendimentos e corresponde a um resultado de +6,6 M€, apresentando gastos diretos de apenas cerca de -3,5 M€, correspondentes a 30% dos rendimentos, acrescido de -1,8 M€ (15% dos rendimentos) de gastos indiretos.

Nesta rubrica encontram-se registados, essencialmente, rendimentos provenientes da taxa de utilização de infraestruturas portuárias, fornecimento de energia, água e recolha de resíduos, entre outros.

- 53.3.** Assinala-se, igualmente, a área de negócio das concessões de movimentação de carga, que apresenta um resultado positivo de 53,7% dos rendimentos, que se traduz em +206 mil €, e as concessões de pesca com um défice de -14 mil €.
- 53.4.** Mencionam-se, ainda, as outras áreas de negócio e as outras concessões, com *superavits* de +1,2 M€ (15,1%) e +567 mil € (71,4%), respetivamente.

Serviços Prestados no âmbito do Regulamento Geral de Tarifas

- 54.** Os diversos serviços que integram o RT apresentam elevadas assimetrias entre si, sendo que, conforme resulta da leitura da Tabela 19, onde se apresenta a evolução anual desde 2023, os serviços relativos à TUP Navio e Pilotagem representam, no seu conjunto, uma quota total média de 59,6%, com parciais respetivos de 42,7% e 16,9%, e a sua evolução reflete uma tendência positiva, entre 2023 e 2025, traduzida por taxas médias anuais de crescimento de, respetivamente, +6,2% e +5,7%.

Tabela 19 – Evolução Anual do Volume de Rendimentos dos Serviços constantes do Regulamento Geral de Tarifas da APA

RENDIMENTOS POR SERVIÇOS PORTUÁRIOS	2023	2024	2025 (e)	2026 (p)	Δ% '26/'25	Δ% média '23-'25	Quota Média
TUP Navio	3 508	3 915	3 960	4 300	8,6%	6,2%	42,7%
Pilotagem	1 438	1 500	1 606	1 670	4,0%	5,7%	16,9%
Reboque	0	0	0	0	---	---	0,0%
Amarração / Desamarração	0	0	0	0	---	---	0,0%
Movimento de Cargas	0	0	0	0	---	---	0,0%
Tráfego de Passageiros	0	0	0	0	---	---	0,0%
Armazenagem / Ocupação de Espaços	405	421	442	461	4,4%	4,3%	4,7%
Uso de Equipamentos	9	10	6	7	14,8%	-17,6%	0,1%
Fornecimentos	0	0	0	0	---	---	0,0%
Resíduos	0	0	0	0	---	---	0,0%
Diversos	3 282	3 334	3 114	3 314	6,4%	-2,6%	35,6%
Total	8 642	9 180	9 127	9 752	6,8%	2,8%	100,0%
Δ% N / N-1	---	6,2%	-0,6%	6,8%	---	---	---

Os restantes serviços apresentam uma expressão individual menos significativa, com exceção dos diversos, com uma quota média de 35,6%.

- 55.** A tabela permite ainda concluir que, em 2024, os rendimentos cresceram em +6,2% face a 2023, estando prevista, sensivelmente, alguma estabilização do nível de rendimentos para 2025 (-0,6%) e posterior incremento em 2026 (+6,8%).
- 55.1.** Será de anotar que os principais serviços portuários apresentam taxas de variação positivas dos rendimentos em 2026 face a 2025, concretamente os já referidos serviços da TUP Navio e da pilotagem, que acomodam uma receita adicional de +405 mil €.
- 55.2.** Também está previsto um modesto aumento das receitas relativas à armazenagem/ocupação de espaços, e uso dos equipamentos, que no seu conjunto permitem um aumento de receita de +20 mil €.
- 56.** Naturalmente, os diversos serviços que integram o RT têm diferentes níveis de exigência de incorporação de recursos para assegurar a sua prestação, e, por conseguinte, estruturas económicas com fortes assimetrias, que se resumem na Tabela 20, da qual ressalta de imediato a imagem de que a exploração de alguns serviços é deficitária.

Tabela 20 – Estrutura Económica por Serviço do Regulamento Geral de Tarifas da APA, 2024

SERVIÇOS PORTUÁRIOS	Rendimentos	Quota %	Δ% sobre 2023	Gastos Diretos	Gastos Indiretos	Gastos Totais	Resultados	(10 ³ €) % Result/Rend
TUP Navio	3 915	42,7%	11,6%	-3 107	-492	-3 599	316	8,1%
Pilotagem	1 500	16,3%	4,3%	-1 930	-236	-2 166	-667	-44,4%
Reboque	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Amarração / Desamarração	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Movimento de Cargas	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Tráfego de Passageiros	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Armazenagem / Ocupação de Espaços	421	4,6%	3,9%	-93	-66	-159	262	62,3%
Uso de Equipamentos	10	0,1%	9,7%	-592	-1	-593	-583	-5999,0%
Fornecimentos	0	0,0%	---	0	0	0	0	#DIV/0!
Resíduos	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Diversos	3 334	36,3%	1,6%	-1 646	-495	-2 141	1 193	35,8%
Total	9 180	100,0%	6,2%	-7 368	-1 290	-8 658	522	5,7%
% sobre Rendimentos	100,0%	---	---	-80,3%	-14,1%	-94,3%	5,7%	---

- 56.1.** O serviço que regista o défice mais expressivo é a pilotagem, com um resultado líquido de -667 mil €, correspondente a 44,4% dos respetivos rendimentos, seguido do serviço de uso de equipamentos, que não gera um montante de rendimentos suficiente quando comparado com os respetivos gastos, saldando-se num resultado de -583 mil €.

- 56.2. Os resultados da TUP Navio são positivos em +316 mil €, assumindo uma expressão modesta sobre os respetivos rendimentos (8,1%).
- 56.3. A par da TUP navio, também a armazenagem/ocupação de espaços e os serviços diversos apresentam uma exploração superavitária, e com maior expressão neste último, que fechou 2024 com resultado positivo +1,2 M€, representando 35,8% dos rendimentos que lhe estão associados.

II.2.4. Apreciação da Proposta de Regulamento Geral de Tarifas para 2026

57. Na memória justificativa que acompanha a proposta de RT para 2026, a APA propõe que as tarifas relacionadas com a exploração do porto de Aveiro sejam atualizadas com base na previsão do IHPC em 2025 que, de acordo com o previsto no Boletim Económico de junho do BdP, se situará nos +1,9%.
58. Assinala, igualmente, a APA, que:

- 58.1. Não prevê, em 2026, “*ao abrigo do regime de pré-reforma dos pilotos de portos e barras, registar a saída de pilotos, facto que justificou a não inclusão de um acréscimo específico na taxa de pilotagem, conforme resulta do disposto no Acordo de Pré-Reforma dos Pilotos de Portos e Barras, aprovado pelo Despacho Conjunto de 24 de janeiro de 2025, de Suas Excelências o Ministro das Infraestruturas e Habitação e o Secretário de Estado do Tesouro e das Finanças*”.
- 58.2. “*Com as alterações tarifárias ora propostas, a Administração Portuária assegurará, para o nível de movimento portuário registado em 2024, um acréscimo das receitas diretamente auferidas com a aplicação do Regulamento de Tarifas de 145 mil euros*”.
- 58.3. No que concerne à captação de novos mercados menciona, designadamente, a “*manutenção do caminho iniciado desde 2020, onde se introduziram e reviram as reduções a incidir sobre as tarifas TUP-Navio e Pilotagem, aplicáveis aos navios com estatuto de serviço de linha regular, tornando o Porto de Aveiro mais atrativo para a captação de novos segmentos de carga, mormente contentorizada e Ro-Ro, através da criação de condições para a fixação de linhas regulares que rentabilizem os investimentos realizados pela Administração Portuária*”.
- 58.4. “*Por último, relativamente às alterações propostas para 2026, face ao RT em vigor, destaca-se, para além das já apresentadas, a introdução de uma nova*

redução aplicável à TUP-Navio e à Tarifa de Pilotagem, aplicável aos navios que tenham pontuação válida no Environmental Ship Index superior a 80 pontos (alínea c) do n.º 1 do artigo 10.º e alínea c) do n.º 1 do artigo 14.º); a inclusão de uma tarifa de utilização de carga movimentada em cais privativos (alínea h) do n.º 2 do artigo 11.º; a clarificação das taxas previstas nos artigos 11.º e da aplicação do GT reduzido na TUP-Navio e Tarifa de Pilotagem (n.º 2 do artigo 10.º e n.º 2 do artigo 14.º), uma penalização para os serviços de pilotagem à ordem (n.º 5 do artigo 14.º) e por fim, a eliminação da referência a equipamentos indicados no artigo 24.º que já não se encontram operacionais”.

59. A APA adita ainda que:

- 59.1.** *“O cenário macroeconómico que enquadra a apresentação da presente proposta de Regulamento de Tarifas (RT) para o ano de 2026, encontra-se, fortemente, influenciado pelas tensões comerciais impostas pelos Estados Unidos da América (EUA) aos bens exportados pela União Europeia (UE) e a eventual retaliação da UE. Os impactos desta escalada comercial impactam, diretamente, no menor crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) e do comércio mundiais, sendo, contudo, expectável, de acordo com o Banco de Portugal, que a procura externa dirigida a Portugal deverá ser menos afetada, refletindo o peso dominante da UE nas exportações nacionais. Por tudo isto, o Banco de Portugal prevê que o IHPC previsto para 2025, em Portugal, ascenda a 1,9 %, menos 0,8% do que igual indicador registado em 2024.”.*
- 59.2.** *“Não obstante do contexto macroeconómico desafiante não se prevê que, em 2025 e 2026, o desempenho operacional desta Administração Portuária seja afetado, sendo, expectável, que o movimento portuário se mantenha no nível registado em 2024, 5,8 milhões de toneladas.”.*
- 59.3.** *“Apesar da ausência, esperada, de impactos, significativos, ao nível do desempenho operacional, a APA, S.A. prevê, em 2026, há semelhança do registado na participada, APFF – Administração do Porto da Figueira da Foz, S.A. (APFF, S.A.), um aumento, significativo, dos gastos com a realização de dragagens de manutenção por via do aumento do preço unitário pago por metro cúbico dragado.”.*

60. O PAO 2025-2027 integra um investimento total neste triénio que ascende a cerca de 79,1 M€ (Tabela 21), repartidos por 50,1 M€ em 2025, 17,3 M€ em 2026 e 11,7 M€ em 2027, dos quais 62,5% provenientes de fontes próprias o remanescente de fundos da UE.

Tabela 21 – Montantes de Investimentos previstos no PAO, 2025-2027

INVESTIMENTOS	2025	2026	2027	Total triénio: 2025-2027	(10 ³ €)
Porto de Aveiro	50 081	17 290	11 716	79 086	

61. Os principais investimentos a desenvolver no triénio 2025-2027 inserem-se na estratégia de desenvolvimento do porto de Aveiro no Corredor Atlântico, enquanto *hub* logístico e industrial competitivo e ambientalmente sustentável, alinhada com as metas de redução das emissões de GEE fixadas pela CE no Pacto Ecológico Europeu, tendo como principais ações, designadamente:

- 61.1. Melhoria das condições de navegabilidade do porto de Aveiro, dando resposta às necessidades de mercado quanto à capacitação do porto para o acesso a navios de maior porte e à redução das restrições no seu acesso com vista a assegurar o funcionamento do mesmo 24 horas/dia e 365 dias/ano. Em 2025, prevê-se a elaboração do projeto técnico, do Estudo de Impacte Ambiental (340 mil euros) e o início da empreitada de reforço de defensas e cabeços de amarração no terminal de granéis líquidos e terminal de contentores e ro-ro, com um custo total de 3,2 M€. Em 2027 é expectável iniciar-se a empreitada de melhoria das condições de navegabilidade do porto cujo montante global se estima em 37 M€.
- 61.2. Projeto de desenvolvimento da zona afeta aos projetos *offshore*, através do qual se pretende dar resposta à crescente procura de terraplenos para apoio às atividades ligadas às energias *offshore* que, pela sua dimensão, exigem grandes áreas que, atualmente, já não se encontram disponíveis no porto de Aveiro.
- 61.3. Terminal Intermodal na ZALI do porto de Aveiro, consistindo na construção de um terminal ferro-marítimo para realizar operações de conexão dos fluxos de mercadorias do modo marítimo para o modo ferroviário, bem como de outras operações logísticas que possam acrescentar valor à carga movimentada nos

terminais marítimos do porto e na ZALI. O valor total deste investimento ascende a 17 M€, dos quais, 7,5 M€ financiados por fundos europeus.

- 61.4.** Zona de Apoio logístico à atividade de contentores, que tem como objetivo a criação de um Posto de Inspeção Transfronteiriço (PIF) para a realização de controlos veterinários dos produtos provenientes de países terceiros, relacionados com a carga agroalimentar, neste caso em particular para capacitar o porto de Aveiro para movimentar contentores frigoríficos. Apresenta um custo de empreitada de 400 mil €.
- 61.5.** Ações de transformação do porto de Aveiro num “*Green and Smart Port*”, com destaque para os eixos de desenvolvimento “*Digitalização da Atividade Portuária*” e “*Descarbonização e Sustentabilidade das Atividades Portuárias*”, através dos quais se realização de investimentos visando: (i) Implementação de portarias digitais; (ii) implementação de sistema inteligente de *safety* e *security* do porto; (iii) modernização tecnológica do *Vessel Traffic System* (VTS); (iv) ampliação da rede elétrica de alta e média tensão; (v) instalação do sistema *Onshore Power Supply*; (vi) criação de microrede elétrica verde; e (vii) desenvolvimento de plataforma inteligente de gestão e monitorização das atividades do porto.
- 61.6.** Investimentos operacionais, estimados em 18 M€, envolvendo: (i) Melhoria contínua das infraestruturas portuárias; (ii) reforço das condições de *safety* e *security*; (iii) qualidade, eficiência e monitorização ambiental; e (iv) melhoria contínua dos sistemas de informação.
- 62.** Em relação à taxa de rentabilidade, e de acordo com os cálculos apresentados pela APA, a Taxa de Rentabilidade Bruta Média (TRBM), corrigida de verbas não elegíveis, é de +21,85%, ligeiramente superior à TRR que, para a revisão dos tarifários relativos a 2026, é de +18,03%.
- 62.1.** Comparativamente com o ano transato, observa-se uma tendência no sentido da convergência entre a TRBM e TRR (Tabela 22).

Tabela 22 – Variação da TRBM face à TRR, em 2025 e 2026

Administração Portuária	2025			2026		
	TRR	TRBM	Variação	TRR	TRBM	Variação
APA	21,93%	11,02%	-50%	18,03%	21,85%	21%

62.2. Tal como consta das linhas de orientação emitidas pela AMT no contexto da apresentação e apreciação das propostas de revisão dos regulamentos de tarifas das AP, pese embora a análise da TRBM no sentido da convergência com a TRR, constitua o contexto da apreciação da revisão desses regulamentos, deverão também ser tidos em consideração outros fatores, tendo também presentes os fundamentos e contributos apresentados pelas AP no sentido de justificar as propostas de atualização das respetivas taxas, na senda da observação dos princípios do equilíbrio entre os seus valores e dos custos suportados para a prestação dos serviços subjacentes, numa perspetiva de aplicação do princípio do utilizador/pagador.

Esta orientação de avaliação deverá também ser sempre concomitante com a apreciação de outros fatores, nomeadamente o enquadramento legal nacional, europeu e internacional, a estratégia empresarial de cada AP e ainda a estratégia nacional e europeia para o setor, pelo que assume um carácter de referência e não de aplicação automática.

62.3. Conforme anteriormente mencionado, a APA atualiza a generalidade das suas tarifas portuárias em +1,9%, em sintonia com o IHPC de 2025, e não se constatando acarretar um incremento desproporcionado de rendimentos em face das perspetivas de evolução de movimentação portuária.

63. Em termos de elementos comparativos das principais taxas com as correspondentes de outros portos concorrentes, a APA apenas apresentou uma análise sumária relativamente aos custos unitários por tonelada para a movimentação de carga seca em comparação com a APDL, conforme a tabela seguinte:

Tabela 23 – Elementos Comparativas entre Custos Unitários/ton entre a APA e a APDL

	Valores em euros					
	2021		2022		2023	
Carga Seca	APA, S.A.	APDL, S.A.	APA, S.A.	APDL, S.A.	APA, S.A.	APDL, S.A.
TOTAL	7,23	9,71	8,60	11,05	9,44	11,80
Serviços ao Navio (custo por ton) *	1,08	0,83	1,20	0,97	1,27	1,14
Serviços à carga (custo por ton) **	6,15	8,88	7,39	10,09	8,17	10,66

* Inclui as receitas cobradas pela APA, S.A. e APDL, S.A. aos navios bem como, nos casos aplicáveis, os rendimentos dos respetivos concessionários.

** Inclui as receitas cobradas pela APA, S.A. e APDL, S.A. na movimentação de mercadoria bem como, nos casos aplicáveis, os rendimentos dos respetivos operadores portuários.

63.1. Refere a APA que, da “análise à tabela supra é possível concluir que, no triénio 2021-2023, o Porto de Aveiro foi, na movimentação de cargas secas, substancialmente mais competitivo do que o Porto de Leixões, apresentando uma poupança média por tonelada movimentada de 2,44 €”.

63.2. Adita que “o acréscimo de 0,13 € no custo unitário dos serviços prestados aos navios no Porto de Aveiro, face ao Porto de Leixões, é justificado, essencialmente, pelos diferentes modelos de exploração da atividade de reboque nas duas Administrações Portuárias. A prestação do serviço de reboque na APA, S.A. é assegurada por um concessionário representando 0,49 € do custo total dos serviços ao navio. Na APDL, S.A. o serviço é prestado pela Administração Portuária representando 0,31 € do custo total dos serviços ao navio”.

63.3. Considera ainda a APA que “é possível concluir que a atualização ora proposta não afetará a competitividade do Porto de Aveiro atendendo à diferença de 2,44 € (ou 25%) entre o custo dos serviços prestados no Porto de Leixões e de Aveiro, favorável a este último”, bem como destaca que “o fator preço da Administração Portuária, só por si, não é determinante para a fixação das cargas, pesando outros fatores tais como, proximidade do porto à indústria e/ou consumo, espaço disponível para parqueamento de cargas ou construção de unidades industriais dentro do porto, descongestionamento de acessos rodoviários, ferroviários e marítimos, fiabilidade do serviço marítimo, estabilidade laboral das empresas de estiva, preço praticado pelas empresas de estiva, entre outros”.

- 64.** A proposta de atualização do Regulamento de Tarifas da APA para 2026 foi submetida à apreciação da Comunidade Portuária de Aveiro (CPA), por e-mail datado de 2025.07.14, a qual, pelo seu e-mail de 2025.07.22, concordou com a atualização de 1,9% das tarifas, alinhada com o IHPC, sugerindo, no entanto, “que as *Taxas específicas – TUI, à semelhança do que sucede com a taxa aplicada na ZALI, que se manteve inalterada, propomos que a TUI – Taxa de Utilização de Infraestruturas também não seja objeto de atualização*”. Acrescenta que “esta taxa tem uma relevância direta na competitividade das operações portuárias e impacto nos custos logísticos dos operadores, sendo que, à data da sua introdução, o aumento foi assumido como temporário”.
- 64.1.** Em 2025.07.28 a APA respondeu à CPA que “não se afigura possível, nesta fase, propor a manutenção das taxas previstas nos artigos 11.º e 12.º”, contra-argumentando que: (i) “o RT em vigor, inclui uma redução das referidas taxas em 0,053 €, contribuindo para que os valores unitários inscritos na nossa proposta para 2026 permaneçam, ainda, inferiores aos aplicados em 2023”; (ii) “o ciclo de investimentos, em curso e em concurso, consumirão grande parte dos excedentes de tesouraria acumulados desta Administração Portuária”; (iii) “o espectável aumento, para 2026, do custo unitário a pagar por cada metro cúbico dragado (na APFF, S.A. registou-se um aumento de 64%)”; e (iv) “o facto da APA, S.A. se encontrar obrigada, pelo seu Acionista, a manter (ou reduzir) o peso dos gastos operacionais sobre o volume de negócios, tendo como consequência, o incumprimento desta obrigação, a não aprovação da sua proposta de Plano de Atividades e Orçamento e, com isso, comprometer o desenvolvimento do porto”.
- 64.2.** Pelo seu e-mail de 2025.07.28, a CPA agradeceu as explicações apresentadas.
- 65.** Em síntese da análise da proposta de revisão tarifária apresentada pela APA, considera-se oportuno sublinhar os seguintes aspetos:
- 65.1.** A atualização deste RT é de +1,9%, em linha com o IHPC para o corrente ano, com base nas previsões do BdP, afigura-se adequada.
- 65.2.** Não estando prevista para 2026 a saída de pilotos ao abrigo do regime de pré-reforma dos pilotos de portos e barras, a APA não aplicou qualquer agravamento adicional na Tarifa de Pilotagem.
- No entanto, na eventualidade de tal vir a ocorrer em futuras revisões do RT, parece prudente que um potencial agravamento desta tarifa seja acompanhado de uma

cuidadosa monitorização dos seus impactos em termos da competitividade do porto de Aveiro.

- 65.3.** Observa-se uma tendência no sentido de convergência da TRBM para a TRR, bem como que, apesar da primeira ultrapassar ligeiramente a segunda, não se constata estar a causar um incremento desproporcionado de rendimentos em face das perspetivas de evolução de movimentação portuária.
- 65.4.** A Comunidade Portuária de Aveiro concordou com a atualização tarifária proposta pela APA.

III. CONCLUSÕES

66. No seguimento do exposto, a AMT aprova a Proposta de Regulamento Geral de Tarifas do Porto de Aveiro para 2026, submetida pela APA, nos termos da alínea e) do n.º 4 do artigo 5.º dos Estatutos da AMT, aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, na sua redação atual.

67. Releva-se, nomeadamente, que:

67.1. As tarifas são atualizadas com base na previsão do IHPC em 2025 que, de acordo com o previsto no Boletim Económico de junho do BdP, se situará nos +1,9%.

67.2. A APA não aplica qualquer agravamento adicional na Tarifa de Pilotagem, a medida em que não prevê a saída de pilotos no porto de Aveiro, ao abrigo do regime de pré reforma dos pilotos de portos e barras.

No entanto, na eventualidade de tal vir a ocorrer em futuras revisões do RT, parece prudente que um potencial agravamento desta tarifa seja acompanhado de uma cuidadosa monitorização dos seus impactos em termos da competitividade do porto de Aveiro.

67.3. A TRBM, corrigida de verbas não elegíveis, apresentada pela APA, é de +21,85%, sendo ligeiramente superior à TRR que, para a atualização dos RT de 2026, é de +18,03%.

Por sua vez, não ocorre um incremento desproporcionado de rendimentos em face das perspetivas de evolução de movimentação portuária.

67.4. A Comunidade Portuária de Aveiro apresentou a sua concordância relativamente à atualização tarifária para 2026.

Lisboa, 20 de novembro de 2025.

A Presidente do Conselho de Administração

Ana Paula Vitorino