

PARECER N.º 81/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, do Projeto de Regulamento de Tarifas da APL – Administração do Porto de Lisboa, S.A. para 2026.
2. A presente projeto de regulamento de tarifas foi apresentada pela APL, através do seu e-mail de 2025.08.29, contendo os seguintes elementos:
 - 2.1. Projeto de Regulamento de Tarifas da APL para 2026;
 - 2.2. Nota Justificativa do Regulamento de Tarifas da APL para 2026;
 - 2.3. Mapa de estimativa de variação de proveitos relativos ao regulamento de tarifas;
 - 2.4. Mapa comparativo de tarifas entre 2024 e 2025;
 - 2.5. Mapa de Cálculo da Taxa de Rentabilidade Bruta Média (TRBM) 2022-2024; Anexos 1 (Conta de Exploração Analítica de Área de Negócio) e 2 (Conta de Exploração Analítica por Serviço) para os anos 2024, 2025 e 2026; Anexo 3 (Demonstração de Resultados por Naturezas) relativos a 2022, 2023, 2024 (valores previsionais), 2025 e 2026 (valores previsionais); (Balancetes dos anos 2022, 2023 e 2024; e Orçamento para 2025 e 2026;
 - 2.6. E-mails enviados para audiência dos interessados no âmbito da consulta pública do presente projeto de regulamento tarifário, incluindo em anexos o projeto de regulamento e a respetiva nota justificativa.
3. A AMT, através da sua mensagem de correio eletrónico de 11 de setembro p.p., solicitou à APL o envio dos relatórios de prestação anual de contas e dos documentos de planeamento e programação, bem como de informações relativas a: (i) Descrição e justificação da política tarifária; (ii) descrição das ações empreendidas; (iii) informação

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 estratégia empresarial prosseguida; e (iv) elementos comparativos das principais taxas.

4. A APL respondeu pelo seu e-mail de 2 de outubro p.p., remetendo, para além das informações supracitadas, os seguintes documentos:
 - 4.1. Plano de Atividades, Orçamento e Plano de Investimentos 2025-2027 (PAO 2025-2027), respetiva errata e documentação relativa à sua aprovação, mas limitada, no que concerne ao plano de investimentos, a 2025;
 - 4.2. Relatório e Contas de 2024;
 - 4.3. Mapa comparativo de tarifas portuárias, entre Lisboa, Leixões, Setúbal e Sines;
 - 4.4. Edital de consulta pública n.º 1NPL/2025- Projeto de revisão do Regulamento de Tarifas da APL para 2026²;
 - 4.5. Nota de síntese dos procedimentos de consulta pública, contributos recebidos e apreciação dos mesmos;
 - 4.6. Pronúncia recebida da AAMC – Associação de Armadores da Marinha de Comércio e respetiva resposta da APL.

I.2. Contexto Geral

5. O presente parecer inscreve-se no cumprimento da missão da AMT, enquanto regulador económico independente com jurisdição no ecossistema da mobilidade e dos transportes³, tendo em vista a promoção e defesa do interesse público da mobilidade

² [Página Internet da APL, 2025.08.19.](#)

³ Nos termos dos estatutos da AMT e da [Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto](#) (Lei-Quadro das Entidades Reguladoras).

inclusiva, eficiente, sustentável⁴ e inteligente⁵, enquanto direito de cidadania e componente essencial de uma cultura geradora de um quadro regulatório com regras claras, coerentes e estáveis que incentivem o investimento sustentado, produtivo e estruturante, tanto público como privado, neste caso particular aplicável à competitividade e qualidade dos serviços no sistema portuário nacional.

6. Constitui uma das atribuições desta autoridade para o setor dos portos comerciais e dos transportes marítimos, e por vias navegáveis interiores, “*Analisar, apreciar e aprovar anualmente as propostas de regulamentos de tarifas de cada uma das administrações portuárias*”, aplicável apenas às Administrações Portuárias (AP) do território continental, por força da aplicação conjugada da alínea e) do n.º 4 com o n.º 6, ambos do artigo 5.º dos estatutos da AMT.
7. Nesse sentido, a promoção da competitividade do setor portuário é uma das linhas mestras da atuação da AMT, também, e desde logo, porque o Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente⁶, ainda que emitido num contexto anterior à criação da AMT, estabelece que aquele regulamento é um instrumento de desenvolvimento dos portos que deve contribuir para alcançar uma quota significativa no mercado internacional de serviços portuários, melhorar o desempenho da estrutura portuária e a sua produtividade.
8. Por sua vez, a necessidade de “*assegurar o funcionamento eficiente dos mercados, 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*

⁴ [Regulação Económica Independente no Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes, Rodrigues, E. L. \(s.d.\), Revista Concorrência & Regulação - Autoridade da Concorrência.](#)

⁵ 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.

⁶ Aprovado pelo [Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de novembro](#).

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.

9. Assim, a AMT, ciente da imprescindibilidade de estabelecer um procedimento claro, objetivo e sistematizado no que concerne ao envio da informação relevante para o exercício das suas obrigações legais e estatutárias, com vista a melhor servir o interesse público, publicou 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*”⁷, as quais visam disciplinar os procedimentos de aprovação e atualização de regulamentos de tarifas das AP do continente e alcançar uma progressiva harmonização entre o custo das diversas operações e os respetivos valores de faturação considerados no tarifário.
10. Nesta sequência, 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 administração portuária e ainda a estratégia nacional e europeia para o setor, pelo que assume um carácter de referência e não de aplicação automática*”.
11. 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.

⁷ [Deliberação n.º 1025/2018](#), publicada em Diário da República, 2.ª série, n.º 183, de 21 de setembro.

- 12.** Releva particularmente, ao nível da União Europeia (UE), o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos⁸, estabelecendo que as taxas portuárias:
 - 12.1.** Devem ser fixadas de modo transparente, objetivo e não discriminatório, e serem proporcionais em relação ao custo do serviço prestado.
 - 12.2.** A fim de contribuir para uma eficiente tarificação da infraestrutura, devem apresentar uma estrutura e nível determinados em função da estratégia comercial e dos planos de investimento do porto em questão, no quadro da política portuária geral do país, e devem respeitar as regras da concorrência.
 - 12.3.** Podem variar de acordo com a estratégia económica e com a política de ordenamento do território do porto em questão, nomeadamente em relação a certas categorias de utentes, ou a fim de promover uma utilização mais eficiente da infraestrutura portuária, o transporte marítimo de curta distância ou um nível elevado de desempenho ambiental, de eficiência energética ou de eficiência carbónica das operações de transporte, com base em critérios transparentes, objetivos e não discriminatórios, bem como ser conformes com o direito da concorrência, incluindo as regras relativas aos auxílios estatais.
 - 12.4.** 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 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.
- 13.** Importa igualmente ter presente a Estratégia para os Portos Comerciais do Continente 2025-2035 - PORTOS 5+⁹, que:

- 13.1.** Assenta nos cinco seguintes objetivos estratégicos:

- Mais investimento e crescimento;
- Mais descarbonização e sustentabilidade;

⁸ 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](#).

⁹ 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](#).

- Mais intermodalidade e conectividade;
 - Mais digitalização e automação;
 - Mais integração e segurança.
- 13.2.** 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.
- 13.3.** 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 Lisboa, o reforço da vocação atlântica, com a consolidação da função de abastecimento à região de Lisboa e apostando na vertente do turismo, e na integração simbiótica entre o porto e as comunidades urbanas confinantes, em especial com a cidade de Lisboa, o Arco Ribeirinho Sul e os ecossistemas do Estuário do Tejo.
- 13.4.** 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 TEU¹⁰ (+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

¹⁰ Unidade equivalente de contentores de 20 pés.

carga proveniente de Espanha, alargando o *hinterland* dos portos nacionais até Madrid e ao centro da Península Ibérica.

No caso concreto do porto de Lisboa, os objetivos para 2035 passam pelo incremento da movimentação de carga até 15 milhões de toneladas (+30%), com destaque para a carga contentorizada e os granéis sólidos agroalimentares, prevendo-se, igualmente, no setor dos navios de cruzeiro, um aumento do movimento até 900 mil passageiros (+20%).

13.5. 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 Lisboa a 556 milhões € (M€), tendo em vista a implementação das seguintes medidas:

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

Porto	+ Investimento e Crescimento	+ Descarbonização e Sustentabilidade	+ Intermodalidade e Conectividade	+ Digitalização e Automação	+ Integração Local, Regional e Setorial
Lisboa	<p>Consolidar a exploração dos terminais da Trafaria e Beato, aumentando o investimento e a concorrência com infraestrutura crítica agroalimentar.</p> <p>Consolidar as obras de reforço da capacidade e a atividade do terminal de Alcântara, a atividade do terminal de Cruzeiros e a atividade dos terminais da Zona Oriental e margem sul do Tejo no abastecimento da região.</p> <p>Promover o planeamento integrado funcional com o porto de Setúbal.</p>	<p>Implementar sistema de energia <i>Onshore Power Supply</i> (OPS) nos terminais de cruzeiros e de contentores.</p> <p>Promover a eletrificação do equipamento dos terminais portuários e a economia circular, contribuindo para a regeneração dos ecossistemas e a sustentabilidade da região.</p> <p>Incluir rigorosos requisitos tecnológicos e ambientais nas novas concessões portuárias.</p>	<p>Promover o desenvolvimento das acessibilidades fluviais, ferroviárias e rodoviárias verdes de forma autossustentada e integrada com as cadeias logísticas verdes.</p> <p>Desenvolver sistemas de otimização e coordenação do tráfego do porto com a cidade.</p> <p>Desenvolver soluções verdes nas acessibilidades aos terminais de Alcântara, Santa Apolónia e Trafaria.</p>	<p>Promover o reforço da Cibersegurança e a integração dos terminais e serviços na JUL.</p> <p>Promover sistemas de inteligência artificial e automação para o controlo e a otimização da logística dos navios, comboios e camiões, das cargas e dos terminais portuários.</p>	<p>Promover a transferência de áreas sem atividade portuária para os municípios, fortalecendo a integração Porto-Cidade com Lisboa e o Arco Ribeirinho.</p> <p>Promover a integração urbana e paisagístico do porto com a cidade em Alcântara, na Zona Portuária Oriental e no Arco Ribeirinho Sul.</p> <p>Promover projetos de integração das comunidades locais no desenvolvimento sustentável do porto, do Tejo e das ligações fluviais.</p>

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

- 14.** 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.
- 15.** 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%¹¹.

16. 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:
 - 16.1. 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*”.
 - 16.2. 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*”.
17. 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.
18. 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

¹¹ 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.

serviços, sempre num caminho de promoção da competitividade e concorrência saudável no setor.

II. PARECER DA AMT

II.1. Conjuntura Macroeconómica

19. 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.
- 19.1. 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.
- 19.2. 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.
- 19.3. 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.
20. 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.
- 20.1. 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

marítimo¹², bem como a já operada inserção do transporte marítimo no sistema 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.

- 20.2.** 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.
- 20.3.** 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.
- 21.** 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.
- 21.1.** 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 2050¹³, 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 Estes instrumentos regulamentares preliminares foram acordados em abril de 2025 e está perspetivada a sua adoção formal em outubro de 2025.

¹³ 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.

21.2. 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

22. As previsões económicas da Primavera de 2025 da Comissão Europeia (CE)¹⁴, 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.

22.1. 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

22.2. 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

¹⁴ 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%.

22.3. 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.

22.4. 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.

22.5. 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.

22.6. 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.

- 23.** O boletim económico do Banco Central Europeu (BCE), de setembro de 2025¹⁵, 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%).
- 23.1.** Os indicadores de sondagem sugerem que tanto a indústria, quanto o setor dos serviços, continuem a crescer, sinalizando um impulso subjacente positivo na economia.
- 23.2.** 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.
- 23.3.** 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.
- 23.4.** 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.

¹⁵ [European Central Bank. Eurosystem. Economic Bulletin. Issue 6 / 2025.](#)

- 23.5.** 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.
- 23.6.** 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.
- 24.** 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.

- 24.1.** 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

- 24.2.** 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.
- 24.3.** 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.
- 25.** A nível nacional, o Banco de Portugal (BdP), no seu boletim económico de junho de 2025¹⁶, 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).

¹⁶ 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:

- 25.1.** 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);
- 25.2.** 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;
- 25.3.** 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;
- 25.4.** 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;
- 25.5.** No mercado de trabalho, projeta-se um abrandamento do emprego e dos salários, mantendo-se a taxa de desemprego em valores baixos;

- 25.6.** Os riscos em torno das projeções são significativos, sendo predominantemente negativos para o crescimento da atividade e equilibrados para a inflação;
- 25.7.** A manutenção dos equilíbrios macroeconómicos da economia portuguesa é uma condição necessária para enfrentar um enquadramento internacional desfavorável.
- 26.** A Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE), no seu documento de perspetivas económicas, de junho de 2025¹⁷, apresenta as seguintes constatações relativamente a Portugal:
- 26.1.** 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).**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	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 Perspetivas Económicas da OCDE, nº 117.

¹⁷ [OECD Economic Outlook. Tackling Uncertainty, Reviving Growth June 2025](#).

- 26.2.** 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.
- 26.3.** 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.
- 26.4.** 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.
- 26.5.** 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.
- 26.6.** 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.
- 26.7.** 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.
- 26.8.** 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.
- 27.** 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 macroeconómico¹⁸:

- 27.1.** 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;
- 27.2.** 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%;
- 27.3.** Fruto de desafios da conjuntura internacional, marcada por tensões comerciais, incerteza geopolítica e desempenho mais fraco dos principais parceiros europeus,

¹⁸ [Orçamento de Estado 2026 Entidade Orçamental](#).

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;

- 27.4.** No conjunto dos oito primeiros meses de 2025 a inflação, medida pelo do Índice Harmonizado de Preços no Consumidor (IHPC), foi de 2,2%, prevendo-se que o 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;
- 27.5.** 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.

- 27.6.** 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
- 27.7.** 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 APL

28. 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.

28.1. 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.

- 28.2.** 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.
- 29.** 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.
- 29.1.** 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.
- 29.2.** 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.
- 29.3.** 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.
- 30.** 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.

31. 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).

32. 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.
33. 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

34. 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%

- 34.1.** 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.
- 34.2.** 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.
- 34.3.** 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.
- 35.** 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.

35.1. 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%

35.2. 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.

36. 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 TUP (Tarifa de Uso do Porto) 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%

37. 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.
38. 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

39. 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.
- 39.1. 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).

39.2. 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.

40. 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 resíduos¹⁹.

41. 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)	(10 ³ €)	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%		---	---	---

¹⁹ 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.

- 42.** 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%	---

- 43.** 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 anteriormente²⁰.

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.

43.1. 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.

43.2. 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.

²⁰ Na, já enunciada, Deliberação n.º 1025/2018.

- 44.** 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%.

- 45.** 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).

45.1. 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%)²¹.

45.2. 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€²².

45.3. 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%).

- 46.** 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).

²¹ Ver [Parecer N.º 75/AMT/2024, de 2024.10.31, sobre o Projeto de Regulamento de Tarifas da APL – Administração do Porto de Lisboa, S.A. – 2025](#).

²² 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%

47. 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%	---

48. 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€.

- 49.** 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.
- 50.** 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%²³, 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.
 - 50.1.** 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.
 - 50.2.** 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.
 - 50.3.** 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%).
- 51.** No que reporta à evolução da situação económica do conjunto das AP do Continente poderá assinalar-se o seguinte (Tabela 14):

²³ Ver Nota de Rodapé 21.

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%		---	---

- 51.1.** 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.
- 51.2.** 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.
- 51.3.** 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.
- 51.4.** 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 APL

Atividade Portuária

52. O porto de Lisboa, que vem observando uma dinâmica de crescimento desde o início da presente década, registou uma ligeira redução em 2024 (-0,9%), prevendo o PAO 2025-2027) da APL a sua recuperação e retoma do crescimento no corrente ano (+5,1% relativamente a 2024), e que continue a incrementar a movimentação em 2026 (+3,9%), conforme ilustrado na Tabela 15.

Tabela 15 – Movimento Portuário no Porto de Lisboa

Lisboa	2021	2022	2023	2024	2025 (e)	2026 (p)	Δ% '25/'24	Δ% média '21-'25	Δ% '26/'25
Carga (10 ³ ton)	9 431	10 721	11 417	11 318	11 900	12 366	5,1%	6,0%	3,9%
Contentores (10 ³ TEU)	367	396	419	461	458	482	-0,6%	5,7%	5,2%
Navios (unid.)	1 683	2 037	2 236	2 269	2 382	2 414	5,0%	9,1%	1,3%
AB (10 ³)	23 211	45 650	52 661	54 829	49 641	50 636	-9,5%	20,9%	2,0%

- 52.1. Esta tendência de crescimento poderá ser corroborada pelos dados de acompanhamento do mercado portuário entre janeiro e agosto de 2025, disponibilizados pela APL à AMT, em que o movimento no porto de Lisboa aumentou +3,4%.
- 52.2. Na componente específica da movimentação de contentores, observa-se, igualmente, a tendência de evolução favorável desde o início da década, igualmente mantida em 2024, contudo, o PAO 2025-2027 aponta para uma ligeira diminuição para 2026 (-0,6%). Anote-se, contudo, que os dados de movimentação no porto de Lisboa nos primeiros oito meses do corrente ano, ilustram um crescimento de +5,3%, podendo admitir-se que as previsões do mencionado documento de planeamento possam vir a ser ultrapassadas e que se registe no corrente ano de 2025 uma evolução positiva neste tráfego. Para 2026 está previsto um crescimento do movimento de contentores de +5,2%.
- 52.3. Ainda com base no PAO 2025-2027, será igualmente expectável o crescimento em 2025 do número de escalas de navios, mas com uma redução da AB, concretamente, +5% e -10%²⁴, que poderá, no caso do número de escalas,

²⁴ Esta quebra no AB resulta da comparação dos dados reais de GT acumulado em 2024 no porto de Lisboa, serem superiores às respetivas previsões do PAO 2025-2027. Se considerássemos apenas os valores do mencionado PAO, estaria previsto o crescimento de 2024 para 2025 de +0,7%.

confirmar-se com a tendência positiva registada no corrente ano até agosto (+1,1%) e que também se reflete no crescimento da AB numa expressão significativamente maior (+8,2%).

Esse documento de programação aponta, ainda, para um crescimento das escalas de navios em 2026 de +1,3%, a par de uma evolução na AB ligeiramente mais favorável (+2%).

Situação Económica

- 53.** Conforme ilustrado, na Tabela 16, que enquadra a proposta de revisão do RT para 2025, observa-se que, após um aumento do resultado líquido de 2023 (+9,6 M€) para 2024 (+17,8 M€), se prevê uma descida do mesmo, em 2025, para +3,2 M€ (-82,1%), com uma recuperação parcial em 2026, para +4,7 M€ (+47,9%).

Tabela 16 – Evolução Anual da Situação Económica da APL

RENDIMENTOS E GASTOS	2023	2024	2025 (e)	2026 (p)	(10 ³ €)	Δ% '26/'25	% s/ TRG '24
Vendas e Serviços Prestados (VSP)	45 039	49 470	48 999	50 817		3,7%	77,1%
Outros Rendimentos e Ganhos	12 377	14 674	12 317	12 534		1,8%	22,9%
Total de Rendimentos e Ganhos (TRG)	57 416	64 145	61 316	63 352		3,3%	100,0%
Δ%	---	11,7%	-4,4%	3,3%		---	---
Gastos com Pessoal	-19 189	-20 134	-22 207	-22 734		2,4%	-31,4%
Outros Gastos e Perdas	-12 422	-8 837	-21 137	-18 236		-13,7%	-13,8%
Total de Perdas e Gastos	-31 611	-28 971	-43 344	-40 970		-5,5%	-45,2%
Δ%	---	-8,4%	49,6%	-5,5%		---	---
Resultado antes de Depreciações, Gastos de Financimento e Impostos	25 805	35 173	17 972	22 382		24,5%	54,8%
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	9 617	17 802	3 178	4 700		47,9%	27,8%
Rentabilidade das VSP	21,4%	36,0%	6,5%	9,2%		---	---
Rentabilidade das VSP e Outros Rendim.	16,7%	27,8%	5,2%	7,4%		---	---

- 53.1.** Prevê-se que a rentabilidade das vendas, que representam 77,1% dos rendimentos da APL, sofra uma redução, face ao valor de 2024 (36%), para 6,5% em 2025 e 9,2 % em 2026.
- 53.2.** É também possível observar que, em 2025, o total de gastos e perdas, apresenta uma tendência de aumento, a um ritmo bastante superior ao total de rendimentos e ganhos, o qual até decresce, pese embora também esteja prevista uma inflexão desta situação em 2026, mas com expressão bastante mais reduzida.

Áreas de Negócio

54. Os valores do total de rendimentos e ganhos apresentados na tabela anterior correspondem essencialmente ao total dos rendimentos registados nas áreas de negócio que a APL desenvolve, e que se apresentam, em termos de evolução desde 2023, na Tabela 17.

Tabela 17 – Evolução Anual do Volume de Rendimentos da APL

RENDIMENTOS POR ÁREAS DE NEGÓCIO	2023	2024	2025 (e)	2026 (p)	Δ% '26/'25	Δ% média '23-'25	Quota Média
Regulamento Geral de Tarifas	13 115	14 742	14 272	14 904	4,4%	4,3%	22,6%
Regulamento de Tarifas Específicas	1 491	1 609	1 374	1 487	8,2%	-4,0%	2,4%
Concessões de Movimentação de Carga	22 764	24 927	23 755	24 379	2,6%	2,2%	38,0%
Concessões de Pesca	0	0	0	0	---	---	0,0%
Concessões de Náutica de Recreio	0	0	0	0	---	---	0,0%
Outras Concessões	1 169	1 336	1 327	1 358	2,3%	6,5%	2,1%
Outras Áreas de Negócio	18 971	28 525	20 588	21 224	3,1%	4,2%	35,0%
Total	57 510	71 138	61 316	63 352	3,3%	3,3%	100,0%
Δ% N / N-1	---	23,7%	-13,8%	3,3%	---	---	---

- 54.1. No período em análise, observa-se uma recuperação anual dos rendimentos com uma taxa de crescimento médio anual entre 2023 e 2025 de +3,3%.
- 54.2. Considerando os valores médios para o período indicado, constata-se que a área de negócio que detém a quota mais expressiva é a das concessões de movimentação de carga, com um peso de 38%, seguida do RT, com 22,6%, a primeira registando um crescimento médio anual, entre 2023 e 2025, de +2,2% e a segunda de +4,3%.
55. 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 APL para 2024.

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

ÁREAS DE NEGÓCIO	Rendimentos	Quota %	Δ% sobre 2023	Gastos Diretos	Gastos Indiretos	Gastos Totais	Resultados	% Result/Rend
Regulamento Geral de Tarifas	14 742	20,7%	12,4%	-13 947	-2 795	-16 742	-2 000	-13,6%
Regulamento de Tarifas Específicas	1 609	2,3%	7,9%	-113	-311	-424	1 185	73,6%
Concessões de Movimentação de Carga	24 927	35,0%	9,5%	-10 141	-4 726	-14 867	10 060	40,4%
Concessões de Pesca	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Concessões de Náutica de Recreio	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Outras Concessões	1 336	1,9%	14,3%	-1 389	-257	-1 646	-310	-23,2%
Outras Áreas de Negócio	28 525	40,1%	50,4%	-10 204	-5 415	-15 618	12 907	45,2%
Total	71 138	100,0%	23,7%	-35 795	-13 503	-49 297	21 841	30,7%
% sobre Rendimentos	100,0%	---	---	50,3%	19,0%	69,3%	30,7%	---

55.1. Assinala-se o facto de que, embora o volume de negócios afeto à atividade inserida no perímetro do RT ser das quotas médias mais elevadas (20,7%), e gerando rendimentos num montante de 14,7 M€, é a que apresenta o resultado mais deficitário de, -2 M€ (13,6% dos rendimentos).

Sublinha-se, por sua vez, o elevado peso dos gastos diretos (95%) nos rendimentos, a que acrescem 19% de gastos indiretos.

55.2. Por outro lado, as concessões de movimentação de carga são a área de negócio específica que gera o maior resultado líquido (+10,1 M€), com um rácio entre resultados e rendimentos de 40,4%, sem prejuízo de outras áreas de negócio, no seu conjunto, deterem um resultado líquido superior (+12,9 M€).

55.3. Por apresentarem uma natureza semelhante ao RT, assinalam-se as atividades inseridas no regulamento de tarifas específicas que geram rendimentos de cerca de 1,6 M€, correspondendo a cerca de 2,3% do total dos rendimentos das áreas de negócio da APL, e com um resultado líquido positivo (+1,2 M€).

55.4. No total, as várias áreas de negócio geram um resultado global de +21,8 M€, o que representa 30,7% dos rendimentos.

Serviços Prestados no âmbito do Regulamento Geral de Tarifas

56. O RT integra diversos serviços, os quais, naturalmente, apresentam elevadas assimetrias entre si no que respeita, quer ao montante dos seus rendimentos, quer também à necessidade de utilização de recursos que permitam a sua prestação, conforme ilustra a Tabela 19, onde se apresenta a evolução anual dos rendimentos gerados por cada um dos serviços desde 2023.

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

RENDIMENTOS POR SERVIÇOS PORTUÁRIOS	2023	2024	2025 (e)	2026 (p)	(10 ³ €)	Δ% '26/'25	Δ% média '23-'25	Quota Média
TUP Navio	6 643	7 280	7 100	7 389		4,1%	3,4%	49,8%
Pilotagem	5 372	6 290	5 917	6 205		4,9%	4,9%	41,7%
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	171	185	164	174		5,9%	-2,0%	1,2%
Armazenagem / Ocupação de Espaços	10	9	11	11		2,1%	1,7%	0,1%
Uso de Equipamentos	226	216	243	252		3,5%	3,7%	1,6%
Fornecimentos	0	0	0	0		---	---	0,0%
Resíduos	692	761	837	873		4,3%	10,0%	5,5%
Diversos	0	0	0	0		---	---	0,0%
Total	13 115	14 742	14 272	14 904		4,4%	4,3%	100,0%
Δ% N / N-1	---	12,4%	-3,2%	4,4%		---	---	---

- 56.1.** A TUP Navio e o serviço de pilotagem são os serviços mais expressivos, num total de cerca de 91,5%, com quotas parciais médias, para o período indicado, de 49,8% e de 41,7%, respetivamente, surgindo na terceira posição o serviço de resíduos, com uma quota média de 5,5%.
- 56.2.** Observa-se uma tendência positiva na evolução do volume de rendimentos, com uma taxa de crescimento média anual entre 2023 e 2025 de +4,3%, refletindo o comportamento favorável das várias áreas de negócio, com exceção do serviço de passageiros onde ocorre uma quebra média de rendimentos de -2%.
- 56.3.** A mencionada tabela permite ainda concluir que, em 2024, os rendimentos aumentaram +12,4% face a 2023, mas prevendo-se que ocorra uma quebra em 2025, de -3,2%, e, posteriormente em 2026, uma recuperação integral, e mesmo evolução positiva relativamente a 2024.

- 57.** 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 dos principais serviços portuários é deficitária.

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

SERVIÇOS PORTUÁRIOS	Rendimentos	Quota %	Δ% sobre 2023	Gastos Diretos	Gastos Indiretos	Gastos Totais	Resultados	% Result/Rend
TUP Navio	7 280	49,4%	9,6%	-5 986	-1 377	-7 363	-84	-1,1%
Pilotagem	6 290	42,7%	17,1%	-7 484	-1 188	-8 672	-2 382	-37,9%
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	185	1,3%	8,3%	-9	-41	-50	135	73,0%
Armazenagem / Ocupação de Espaços	9	0,1%	-8,6%	0	0	0	9	100,0%
Uso de Equipamentos	216	1,5%	-4,3%	-9	-41	-50	166	76,9%
Fornecimentos	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Resíduos	761	5,2%	9,9%	-458	-149	-607	154	20,2%
Diversos	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Total	14 742	100,0%	12,4%	-13 947	-2 795	-16 742	-2 000	-13,6%
% sobre Rendimentos	100,0%	---	---	-94,6%	-19,0%	-113,6%	-13,6%	---

57.1. Efetivamente a exploração da TUP Navio, que representa 49,4% dos rendimentos do RT, apresenta um resultado negativo de -84 ml €, sendo que a pilotagem (42,7% das receitas do RT) ostenta um resultado deficitário significativamente superior (-2,4 M€), pese embora recuperando expressivamente relativamente a 2023 (onde apresentava um resultado de -3,9 M€)²⁵.

57.2. Os restantes serviços apresentam saldos positivos, não tendo, contudo, dimensão para influenciar significativamente o resultado global dos serviços portuários, que fecha com um saldo negativo de -2 M€ (-13,6% dos rendimentos), mas melhor que em 2023 (-3,4 M€)²⁶.

II.2.4. Apreciação do Projeto de Regulamento Geral de Tarifas para 2026

- 58.** Na memória justificativa que acompanha o projeto de RT para 2026, a APL propõe uma atualização, em termos genéricos, de +1,9% do seu tarifário, com base na previsão do Índice Harmonizado de Preços no Consumidor (IHPC) em 2025, constante do Boletim Económico de junho do BdP.
- 59.** No entanto, propõe aumentos mais expressivos nos casos das tarifas de pilotagem e de equipamentos, bem como um ajuste em baixa, com uma redução média de -1,35%, nas taxas diretas relativas à gestão de resíduos, por força de um novo contrato de prestação de serviços em vigor.

²⁵ Ver Nota de Rodapé 21.

²⁶ Ver Nota de Rodapé 21.

59.1. Concretamente para a pilotagem é previsto, um aumento de +8,8%, para além da atualização de +1,9%, “*resultante do acordo entre os portos portugueses relativo à adoção de um regime de pré-reforma para pilotos*” (ver ponto 16), perfazendo um aumento total de +10,7% na Tarifa de Pilotagem.

A este propósito, a APL menciona que “*O exercício da profissão de piloto é exigente e fisicamente desgastante, pelo que o envelhecimento natural dos profissionais, aliado à crescente dimensão e complexidade técnica dos navios, aumenta o risco de acidentes e compromete a qualidade do serviço.*

Numa profissão já marcada por elevados índices de sinistralidade e incapacidade temporária ou permanente, estes fatores incompatibilizam o exercício desta atividade com a condição física geralmente associada a pessoas com mais de 60 anos.

Diante deste cenário, a Associação dos Portos de Portugal decidiu adotar um regime de pré-reforma, visando proteger estes trabalhadores e garantir a segurança e eficiência do serviço público.

A medida terá um custo estimado de 18,7 milhões de euros, considerando todos os portos nacionais e um horizonte temporal de 10 anos para a sua concretização.

Cada Administração Portuária terá assim de apresentar uma proposta de atualização extraordinária das tarifas de pilotagem, para além da atualização ordinária decorrente da aplicação do índice de atualização previsto nas orientações da AMT, por forma a assegurar numa década a neutralidade financeira desta iniciativa.

No caso da APL, o custo estimado é de cerca de 5,2 milhões de euros, sendo necessário um aumento extraordinário de 8,8%, em 2026, para que as receitas de pilotagem durante os 10 anos possam acomodar o impacto desta medida.”.

59.2. A APL “*aderiu ao sistema EPI – Environmental Port Index, uma ferramenta que permite avaliar e monitorizar o desempenho ambiental dos navios de cruzeiro durante a sua permanência no porto e aplicar em conformidade benefícios operacionais ou tarifários*”, pelo que assumiu como “*prioridade estratégica para o sector dos cruzeiros a adoção de mecanismos de incentivo baseados em boas práticas ambientais e desempenho sustentável, em detrimento da atribuição de*

reduções em função da quantidade de escalas, uma vez que este negócio já se encontra consolidado em Lisboa. Procura-se assim promover uma cultura de melhoria contínua e de responsabilidade ambiental junto das companhias de navegação.”.

Daqui resulta a “criação de reduções aos navios de passageiros em viagem de cruzeiros que submetam relatório EPI Port Stay válido através da plataforma EPI – Environmental Port Index, no prazo máximo de 3 dias após a escala, sendo a informação reportada integrada automaticamente na plataforma tecnológica em uso (JUL) para efeitos de atribuição destas reduções.”

EPI Score	Redução
de 30% a 74%	3%
De 75% a 100%	7%

A par, é suprimida a redução no serviço de pilotagem “aplicável a navios de passageiros pertencentes ao mesmo operador que escalem o porto de Lisboa em viagens de cruzeiro, por sequência acumulada de escalas nos 365 dias de calendário anteriores, atendendo à mudança de prioridade estratégica na atribuição de reduções, cujo objetivo é valorizar o compromisso e desempenho ambiental das companhias de navegação e navios em detrimento do volume de escalas.”.

- 59.3. As taxas de uso de equipamentos de manobra, de transporte marítimo e terrestre, de combate a incêndios, de conservação do ambiente e diverso, são objeto de um aumento extraordinário de 10%, de forma a fazer face aos custos de manutenção e atendendo também aos valores praticados no mercado por outros operadores.
- 59.4. Ainda, e para além da mencionada redução média nas taxas diretas de gestão de resíduos, são efetuados alguns ajustamentos âmbito da reclamação de faturas e prestados alguns esclarecimentos relativamente a reduções da TUP.
60. A APL adita ainda que:

- 60.1. *“A proposta tarifária do Porto de Lisboa para 2026 foi mantida na linha dos anos anteriores, não introduzindo alterações estratégicas que visem captação de novos mercados, mas antes procura, essencialmente, atualizar a generalidade das*

tarifas em função da inflação, com base no IHPC de junho deste ano dado pelo BdP e a par dos restantes portos nacionais, de acordo com o definido em sede da APP. Esta atualização visa, assim, acomodar a variação prevista de custos na maioria dos serviços prestados a navios.”.

- 60.2.** *“As exceções a esta atualização genérica dão-se na taxa de pilotagem, na taxa de resíduos e numa nova redução de TUP que diferencia positivamente os navios de cruzeiro com melhor performance ambiental.*

Efetivamente, com a adesão ao EPI- Environmental Port Index aplicável ao sector dos navios de cruzeiro, a APL prossegue a sua estratégia de porto verde e de neutralização carbónica, com a diferenciação positiva tarifária dos navios com melhor índice de emissões atmosféricas validado durante a sua escala em porto.”.

- 60.3.** *“No que refere à taxa de pilotagem, e mais uma vez seguindo o acordado entre os portos, em sede da APP, com o conhecimento da tutela, é adotado um fator de atualização anual que incorpora os custos adicionais previstos com a pré-reforma dos pilotos ao longo dos próximos 10 anos. Este fator é resultado de um cálculo efetuado segundo orientações da tutela e tendo por base a recolha sistematizada de dados junto de todas as AP's relativos à vertente operacional, financeira e de gestão de recursos humanos. O princípio económico subjacente será o da eliminação de um agravamento do défice da taxa de pilotagem, o qual, no caso presente do porto de Lisboa é já particularmente considerável, sendo facto reconhecido anteriormente pelo regulador.”.*

- 60.4.** *“A taxa de resíduos sofre alterações que, resumidamente, espelham uma simplificação da sua aplicação aos navios e uma redução das tarifas reflexo da racionalização de custos conseguida na prestação de recolha de resíduos, com a nova contratação de operador e revisão em baixa dos preços dos serviços.”.*

- 60.5.** *“Como nota final, reforçamos que para o ano de 2026 os princípios económicos e políticas prosseguidas no regulamento de tarifas, para além de acordos portuários nacionais e orientações da tutela, visam a transparéncia do sistema, a racionalização de custos e a harmonização dos mesmos com os respetivos valores de faturação. A sustentabilidade e a descarbonização também são concretizadas através de um mecanismo prático de diferenciação tarifária positiva dos navios com melhor performance ambiental.”.*

- 61.** O PAO 2025-2027 integra um investimento total neste triénio que ascende a cerca de 93,7 M€ (Tabela 21), repartidos por 37,3 M€ em 2025, 39,6 M€ em 2026 e 16,8 M€ em 2027, dos quais 46,6% provenientes de fundos próprios, 33,7% dos fundos da UE e o remanescente de endividamento.

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

INVESTIMENTOS	2025	2026	2027	Total triénio: 2025-2027
Porto de Lisboa	37 332	39 579	16 754	93 665

- 62.** Os principais investimentos estratégicos a desenvolver no triénio 2025-2027, organizam-se pelos seguintes objetivos:

- 62.1.** Alargar o *hinterland* e reforçar a eficiência e intermodalidade nas cadeias logísticas: Naveabilidade fluvial no estuário do Tejo até Castanheira do Ribatejo, com obra prevista entre julho de 2026 e julho de 2027.
- 62.2.** Criar um *cluster* da Economia Azul: *Ocean Campus*, a executar entre 2025 e 2027.
- 62.3.** Desenvolver um porto verde, inteligente e resiliente:

- Eficiência energética e de uso de recursos no porto de Lisboa, dando cumprimento ao disposto na Resolução do Conselho de Ministros n.º 104/2020 (RCM n.º 104/2020), que aprova o Programa de Eficiência no Uso de Recursos na Administração Pública, através da implementação de medidas para a produção de energia para consumo próprio, da redução dos consumos de energia, água e materiais, e respetivas emissões de GEE;
- Porto inteligente, envolvendo: (i) Digitalização e monitorização inteligente; (ii) *Last Mile Logistics*; e (iii) plataforma nacional única para o setor marítimo (vigilância marítima integrada);
- Transição energética do porto de Lisboa, que tem como objetivo promover a utilização de energia elétrica a partir de fontes renováveis na área portuária e promover a eficiência energética das atividades e usos aí instalados, incluindo o *Onshore Power Supply*.

- 62.4.** Reforçar a ligação porto-cidade:

- Novo rosto de Alcântara – Espaço para as pessoas, envolvendo: (i) Modernização e aumento da eficiência do terminal de contentores de Alcântara – melhoria de acessos; (ii) reabilitação das gares marítimas de Alcântara e da Rocha do Conde d'Óbidos e restauro dos painéis Almada Negreiros; (iii) requalificação da envolvente das gares marítimas; e (iv) reordenamento do espaço público na envolvente da Doca de Alcântara;
- Portaria digital da zona oriental;
- Reabilitação e melhoria das frentes ribeirinhas;
- Requalificação operacional e urbana do Polo Náutico de Belém.

- 62.5.** Reforçar o sistema de segurança e de proteção do porto, incluindo o centro de segurança portuária e cibersegurança.
- 63.** Estão ainda previstos investimentos operacionais que têm como finalidade a melhoria de infraestruturas e a substituição de equipamentos usados ou obsoletos por equipamentos novos, em alguns casos, com características técnicas diferentes, dos quais se salientam: (i) Melhoria da operacionalidade, naveabilidade e segurança; (ii) melhoria de infraestruturas e equipamentos; e (iii) melhoria e adaptação dos espaços físicos/postos de trabalho.
- 64.** Em relação à taxa de rentabilidade, e de acordo com os cálculos apresentados pela APL, a TRBM, corrigida de verbas não elegíveis, é de +23,21%, ligeiramente acima da TRR que, para a revisão dos tarifários relativos a 2026, é de +18,03%.
- 64.1.** Comparativamente com o ano transato, observa-se uma muito ligeira tendência no sentido da aproximação entre a TRBM e TRR, pese embora passando de um valor inferior (-30%) para superior (+29%) (Tabela 22).

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

Administração Portuária	2025			2026		
	TRR	TRBM	Variação	TRR	TRBM	Variação
APL	21,93%	15,26%	-30%	18,03%	23,21%	29%

- 64.2.** 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.

64.3. Conforme anteriormente mencionado, a APL, para além da atualização da generalidade das suas tarifas portuárias em +1,9%, em sintonia com o IHPC de 2025, incrementou a Tarifa de Pilotagem em 10,7%, no contexto do acordo entre os portos portugueses relativo à adoção de um regime de pré-reforma para pilotos, bem como a Tarifa de Uso de Equipamentos em 10%, de forma a fazer face aos custos de manutenção e atendendo também aos valores praticados no mercado por outros operadores.

64.4. No entanto, verifica-se que as tarifas dos principais serviços portuários (TUP Navio e pilotagem) são deficitárias, e com grande preponderância no caso da pilotagem (resultado líquido de -2,4 M€, correspondendo a 37,9% dos rendimentos), e em que o acréscimo de rendimentos previsto para 2026 é igual à média de evolução no período 2023-2025.

No caso específico da Tarifa de Uso de Equipamentos, o incremento de receitas excede é ligeiramente inferior à média de 2023-2025.

64.5. Igualmente, o aumento de rendimentos resultantes da aplicação do RT, é compatível com as previsões de evolução da movimentação portuária para 2026.

65. Em termos de elementos comparativos das principais taxas com as correspondentes de outros portos concorrentes, a APL apresentou indicadores comparativos, de 2019 a 2023, entre os portos de Lisboa, Leixões, Sines e Setúbal em termos de TUP Navio e pilotagem,

contudo, em termos de preços unitários é efetuada a comparação, nos anos de 2021 a 2023, para os portos de Lisboa, Leixões e Setúbal, para a TUP Navio e Tarifa de Pilotagem, constatando-se o seguinte:

- 65.1.** Em termos globais, na medida em que as dimensões médias dos navios são diferentes nos vários portos, não terá significado comparar-se os valores da TUP Navio / Navio, podendo, embora com um rigor limitado, verificar-se, para o caso da Tarifa de Pilotagem em Lisboa, que é da mesma ordem de grandeza que no porto de Sines, apesar de ligeiramente menor, e sensivelmente mais elevada que em Leixões;
- 65.2.** Os valores unitários da TUP Navio no porto de Lisboa, particularmente em 2024, situam-se abaixo dos cobrados em Leixões, mas são mais elevados que os de Setúbal;
- 65.3.** No caso da pilotagem, os preços unitários no porto de Lisboa também são mais elevados que em Setúbal
- 65.4.** Em simulações de escalas de um mesmo navio nos portos de Lisboa, Leixões e Sines, Lisboa seria o mais caro para o navio de carga geral, e de valor intermédio para o navio porta-contentores, entre Sines (mais caro) e Leixões (mais barato).
- 66.** A proposta de atualização do Regulamento de Tarifas da APL para 2026 foi submetida à apreciação da Comunidade Portuária de Lisboa (CPL) e demais interessados, por e-mails datados de 2025.08.18, por um prazo de 30 dias, bem como de edital de 2025.08.19, publicitado na Página Internet da APL (ver ponto 4)²⁷.
- 66.1.** Apenas se pronunciou a AAMC, pelo seu e-mail de 2025.08.29, tendo por preocupação o aumento proposto para a Tarifa de Pilotagem, considerando:
- Os agravamentos anuais sucessivos desta taxa, na ordem dos 10%, no porto de Lisboa, com a culminação de 10,7% para 2026, perfazendo um aumento acumulado de 33,9% face a 2023;
 - O modelo de financiamento escolhido para implementação do regime de pré-reforma dos pilotos a nível nacional, que se traduz, na prática, numa

²⁷ Para além do edital, foram enviados e-mails, em sede de audiência aos interessados, para: CPL; AAMC – Associação de Armadores da Marinha de Comércio; CPC – Conselho Português de Carregadores; AGEPOR – Associação dos Agentes de Navegação de Portugal; Agentes de Navegação Não Associados; AOPL – Associação dos Operadores do Porto de Lisboa; APAT – Associação de Transitários de Portugal; e AATF – Associação dos Armadores de Tráfego Fluvial.

transferência integral e imediata de encargos para os utilizadores do serviço, sem que exista, ao que tudo indica, qualquer partilha de esforço por parte das AP ou da tutela;

- A solução encontrada que, para além de desproporcionada, é particularmente gravosa por surgir num contexto em que os armadores já suportam encargos cada vez mais elevados decorrentes de novas obrigações regulatórias e ambientais;
- A natureza e sensibilidade deste tema, sendo essencial assegurar a auscultação atempada dos *stakeholders*, evitando que pedidos de audiência e contributos tão relevantes sejam enviados em tão curto espaço de tempo e em pleno mês de agosto, período em que é sabido existirem limitações objetivas à participação efetiva dos interessados;
- Que, em articulação com a tutela e com as restantes AP, deveria ser reavaliado o modelo de financiamento desta medida, de modo a evitar que os custos da sua implementação recaiam exclusivamente sobre os utilizadores dos serviços portuários, garantindo um equilíbrio mais justo e sustentável.

66.2. Em resposta, por e-mail de 2025.09.23, a APL transmitiu à AAMC que:

- Compreende as preocupações manifestadas, num contexto de crescente pressão sobre os custos operacionais dos armadores e novas exigências regulatórias e ambientais;
- No caso concreto do serviço de pilotagem em Lisboa, os aumentos verificados em anos anteriores tiverem por objetivo assegurar a sustentabilidade de um serviço que se encontrava estruturalmente deficitário, respeitando princípios de racionalidade económica e de convergência progressiva com os níveis tarifários praticados noutros portos nacionais;
- A proposta para 2026, na ordem dos 10%, tem como única motivação a necessidade de acomodar os encargos adicionais associados à implementação do regime de pré-reforma dos pilotos, medida de aplicação nacional, cuja finalidade é garantir a renovação de quadros e a manutenção de padrões elevados de segurança. No entanto, é de referir que a APL

continuará a assumir o défice estrutural remanescente do serviço, não sendo os custos totalmente repercutidos nas tarifas;

- Foi tomada boa nota da preocupação expressa relativamente à observação sobre o período da audiência, com o compromisso de continuar a assegurar a auscultação efetiva e transparente dos *stakeholders* do sistema portuário.

67. Em síntese da análise da proposta de revisão tarifária apresentada pela APL, considera-se oportuno sublinhar os seguintes aspetos:

- 67.1.** 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.
- 67.2.** A atualização extraordinária da Tarifa de Pilotagem em +10,7%, integrando já uma componente suplementar de +8,8%, para cobertura dos custos do regime de pré-reforma dos trabalhadores da carreira técnica de pilotagem ao serviço da APL, resulta de um acordo entre o conjunto das AP e os diversos sindicatos integrando os referidos profissionais de pilotagem, e foi objeto de despacho de homologação por membros do Governo, portanto, validado pelo Estado Português.
- 67.3.** Sem prejuízo da conformidade desta atualização extraordinária na Tarifa de Pilotagem com os respetivos requisitos normativos, parece prudente proceder-se a uma cuidadosa monitorização dos seus impactos em termos da competitividade do porto de Lisboa, incluindo designadamente no que reporta à procura dos serviços desta infraestrutura portuária e respetiva movimentação de navios, mercadorias e passageiros.
- 67.4.** Observa-se uma tendência no sentido da aproximação da TRBM para a TRR, bem como que, apesar da primeira ultrapassar ligeiramente a segunda, o aumento de rendimentos resultantes da aplicação do RT, é compatível com as previsões de evolução da movimentação portuária para 2026.

Por sua vez, as tarifas dos principais serviços portuários (TUP Navio e pilotagem) são deficitárias, e com grande preponderância no caso da pilotagem, sendo o acréscimo de rendimentos previsto para 2026 igual à média de evolução no período 2023-2025.

- 67.5.** A AAMC manifestou a sua preocupação com o agravamento da Tarifa de Pilotagem, contestando o modelo de financiamento do regime de pré-reforma dos

pilotos a nível nacional, que implica uma transferência integral e imediata de encargos para os utilizadores do serviço, sem que exista partilha de esforço por parte das AP ou da tutela, em como

Foi também assinalada pela AAMC a importância de uma auscultação atempada aos *stakeholders*, num período em que não existam limitações objetivas à participação efetiva dos interessados.

III. CONCLUSÕES

- 68.** No seguimento do exposto, a AMT aprova a Projeto de Regulamento de Tarifas da APL para 2026, 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.
- 69.** Releva-se, nomeadamente, que:

- 69.1.** As tarifas são atualizadas, em termos genéricos, 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%, mas com exceções, concretamente:
- De +10,7% na Tarifa de Pilotagem, no contexto do acordo entre os portos portugueses relativo à adoção de um regime de pré-reforma para pilotos, o qual foi objeto de homologação pelo Governo;
 - De +10% na Tarifa de Uso de Equipamentos, de forma a fazer face aos custos de manutenção e atendendo também aos valores praticados no mercado por outros operadores.
- 69.2.** A TRBM, corrigida de verbas não elegíveis, apresentada pela APL, é de +23,21%, sendo ligeiramente superior à TRR que, para a atualização dos RT de 2026, é de +18,03%.

Verifica-se, contudo, que a Tarifa de Pilotagem continua a apresentar um resultado líquido negativo expressivo e que o acréscimo de rendimentos previsto para 2026 é igual à média de evolução no período 2023-2025.

Igualmente, o aumento de rendimentos resultantes da aplicação do RT, é compatível com as previsões de evolução da movimentação portuária para 2026.

- 69.3.** No âmbito da audiência aos interessados relativamente à atualização tarifária para 2026, a AAMC manifestou a sua preocupação face ao agravamento da Tarifa de

Pilotagem, concretamente de 10,7% para 2026, e implicando um incremento acumulado, desde 2023, de 33,9%, bem como contestou o modelo de financiamento escolhido para implementação do regime de pré-reforma dos pilotos a nível nacional, que se traduz, numa transferência integral e imediata de encargos para os utilizadores do serviço, sem que exista partilha de esforço por parte das AP ou da tutela, e onerando de forma desproporcionada os armadores, os quais suportam encargos cada vez mais elevados decorrentes de novas obrigações regulatórias e ambientais.

- 69.4.** A AAMC alertou para a importância de uma auscultação atempada aos *stakeholders*, num período em que não existam limitações objetivas à participação efetiva dos interessados.
- 70.** Neste contexto, recomenda-se à APL que:
- 70.1.** Proceda a uma monitorização dos impactos do aumento extraordinário da Tarifa de Pilotagem em termos da competitividade do porto de Lisboa.
- 70.2.** Em futuras revisões do RT, antecipe a respetiva audiência prévia aos interessados para um período que permita a maximização da participação dos *stakeholders*.

Lisboa, 20 de novembro de 2025.

A Presidente do Conselho de Administração

Ana Paula Vitorino