

PARECER N.º 83/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, dos Projetos de Revisão dos Regulamentos de Tarifas da Administração dos Portos de Sines e do Algarve, S.A. (APS) para o Porto de Sines e para os Portos Comerciais de Faro e Portimão, em 2026.
2. Os presentes projetos de regulamento de tarifas foram apresentados pela APS, através dos seus e-mail de 2025.08.29, contendo os seguintes elementos:
 - 2.1. Projeto de Regulamento de Tarifas da APS – Porto de Sines para 2026;
 - 2.2. Nota Justificativa da Revisão do Regulamento de Tarifas da APS – Porto de Sines para 2026, incluindo os seguintes anexos:
 - Anexos I – Metodologia de revisão dos tarifários da APS aplicáveis no porto de Sines para 2026
 - Anexos II – Comparação das taxas portuárias de Sines com outros portos ibéricos;
 - Anexos III - Contas de exploração analítica por área de negócio e por tipo de serviço dos regulamentos de tarifas – Porto de Sines – Anos 2023, 2024, 2025 e 2026;
 - Anexos IV - Demonstrações dos resultados por naturezas – Porto de Sines – Anos 2022, 2023, 2024, 2025 (valores estimados) e 2026 (valores previsionais);
 - Anexo V – Consulta e audiência prévia às entidades da Comunidade Portuária de Sines, sobre os tarifários da APS aplicáveis no porto de Sines em 2026;
 - Anexo VI - Taxas e proveitos associados - anos 2024, 2025 (valores estimados) e 2026 (valores previsionais), relativamente ao porto de Sines;

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.

- Anexo VII – Programa de investimentos da APS;
- Anexo VIII – Taxa de Rentabilidade Bruta Média (TRBM), relativamente ao porto de Sines.

2.3. Projeto de Regulamento de Tarifas da APS – Portos Comerciais de Faro e de Portimão para 2026;

2.4. Nota Justificativa da Revisão do Regulamento de Tarifas da APS – Portos Comerciais de Faro e Portimão para 2026, incluindo os seguintes anexos:

- Anexos I – Metodologia de revisão dos tarifários da APS aplicáveis nos portos comerciais de Faro e Portimão para 2026
- Anexos II – Comparação das taxas portuárias dos portos comerciais de Faro e Portimão com outros portos ibéricos;
- Anexos III - Contas de exploração analítica por área de negócio e por tipo de serviço dos regulamentos de tarifas – Portos Comerciais de Faro e Portimão – Anos 2023, 2024, 2025 e 2026;
- Anexos IV - Demonstrações dos resultados por naturezas – Portos Comerciais de Faro e Portimão - Anos 2023, 2024, 2025 (valores estimados) e 2026 (valores previsionais);
- Anexo V – Consulta e audiência prévia às entidades das Comunidades Portuárias de Faro e de Portimão, sobre os tarifários da APS aplicáveis no porto de Sines em 2026;
- Anexo VI - Taxas e proveitos associados - anos 2024, 2025 (valores estimados) e 2026 (valores previsionais), relativamente aos portos comerciais do Algarve;

2.5. Folha de Cálculo (*Excel*) com o cálculo da TRBM, para o porto de Sines, para os portos comerciais de Faro e Portimão e para a globalidade da APS.

3. A AMT, através do seu e-mail de 11 de setembro p.p., solicitou à APS o envio dos relatórios de prestação anual de contas e dos documentos de planeamento e programação, tendo a APS, em resposta, por e-mails de 12 de setembro p.p., remetido o Plano de Atividades e Orçamento 2025 (PAO 2025) e o Relatório de Gestão e Contas do Exercício de 2024.

I.2. Contexto Geral

4. O presente parecer inscreve-se no cumprimento da missão da AMT, enquanto regulador económico independente com jurisdição no ecossistema da mobilidade e dos transportes², tendo em vista a promoção e defesa do interesse público da mobilidade inclusiva, eficiente, sustentável³ e inteligente⁴, enquanto direito de cidadania e componente essencial de uma cultura geradora de um quadro regulatório com regras claras, coerentes e estáveis que incentivem o investimento sustentado, produtivo e estruturante, tanto público como privado, neste caso particular aplicável à competitividade e qualidade dos serviços no sistema portuário nacional.
5. 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.
6. Nesse sentido, a promoção da competitividade do setor portuário é uma das linhas mestras da atuação da AMT, também, e desde logo, porque o Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente⁵, ainda que emitido num contexto anterior à criação da AMT, estabelece que aquele regulamento é um instrumento de desenvolvimento dos portos que deve contribuir para alcançar uma quota significativa no mercado internacional

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

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

⁴ As dimensões do interesse público da mobilidade inclusiva, eficiente, sustentável e inteligente, envolvem:

- Inclusão - Abrangência e coesão territorial e social, numa perspetiva transgeracional e de acessibilidade extensiva para todas as pessoas, incluindo naturalmente também a mobilidade dos bens, sempre garantindo elevados padrões de segurança;
- Eficiência - Incorpora as exigências de competitividade, de produtividade e de combate ao desperdício, integradas nas diferentes dinâmicas heterogéneas da globalização, incluindo a fragmentação dos mercados, por força de barreiras e de medidas de política da mais diversa natureza;
- Sustentabilidade - Agrega as exigências ambientais, económicas, financeiras e sociais, focada em superar a corrosão do tempo e os ciclos geodinâmicos da natureza, incluindo os efeitos das alterações climáticas, em sintonia com a Agenda 2030, da Organização das Nações Unidas, para o Desenvolvimento Sustentável, bem como com o Pacto Ecológico Europeu;
- Inteligência - Integra a promoção e implementação de tecnologias inovadoras, para a reconfiguração do ecossistema da mobilidade e dos transportes, numa rede multimodal, equipada com transportes sustentáveis e inteligentes com conectividade de alta velocidade e interoperabilidade plena, tirando pleno partido de soluções digitais e sistemas de transporte inteligentes.

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

de serviços portuários, melhorar o desempenho da estrutura portuária e a sua produtividade.

7. Por sua vez, a necessidade de *“assegurar o funcionamento eficiente dos mercados, de modo a garantir a equilibrada concorrência entre as empresas, a contrariar as formas de organização monopolistas e a reprimir os abusos de posição dominante e outras práticas lesivas do interesse geral, bem como “a concorrência salutar dos agentes mercantis”, em linha com o previsto nas alíneas f) do artigo 81.º e a) do artigo 99.º, ambos da Constituição da República Portuguesa, bem como a defesa da aplicação do princípio da equivalência no que se refere à relação custo benefício entre a taxa e a prestação administrativa que esta visa compensar, constituem, igualmente, vetores que norteiam a atuação da AMT.*
8. Assim, a AMT, ciente da imprescindibilidade de estabelecer um procedimento claro, objetivo e sistematizado no que concerne ao envio da informação relevante para o exercício das suas obrigações legais e estatutárias, com vista a melhor servir o interesse público, publicou as *“Linhas de Orientação para a implementação da alínea e) do n.º 4 do artigo 5.º dos estatutos da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio”*⁶, as quais visam disciplinar os procedimentos de aprovação e atualização de regulamentos de tarifas das AP do continente e alcançar uma progressiva harmonização entre o custo das diversas operações e os respetivos valores de faturação considerados no tarifário.
9. *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”.*
10. 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

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

portuária e as perspetivas de digitalização e de sustentabilidade, particularmente em termos da descarbonização.

11. Releva particularmente, ao nível da União Europeia (UE), o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos⁷, estabelecendo que as taxas portuárias:

11.1. Devem ser fixadas de modo transparente, objetivo e não discriminatório, e serem proporcionais em relação ao custo do serviço prestado.

11.2. 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.

11.3. 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.

11.4. 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.

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

12.1. Assenta nos cinco seguintes objetivos estratégicos:

- Mais investimento e crescimento;

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

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

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

12.2. 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.

12.3. 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:

- No porto de Sines, a consolidação da sua vocação de transbordo na carga contentorizada, com reforço do peso do tráfego do *hinterland* baseado na melhoria do acesso ferroviário ao mercado ibérico, aposta nos granéis sólidos industriais e afirmação como porto industrial de energias e combustíveis verdes, e no fornecimento de bancas a navios;
- Nos portos de Faro e Portimão, a orientação para o setor turístico, aproveitando as suas localizações estratégicas no Algarve, nos segmentos dos cruzeiros, náutica de lazer, pesca e aquacultura. A estratégia para estes portos será definida em articulação com os municípios

12.4. Apresenta objetivos de crescimento da movimentação de carga e passageiros no sistema portuário comercial do continente, atingindo em 2035; 125 milhões de

toneladas (+50% face a 2023), 6,5 milhões de TEU⁹ (+70%) e 3 milhões de passageiros (+30%), com base numa estratégia de captação de tráfego, incluindo a transferência de carga atualmente transportada por rodovia nas ligações ao Norte da Europa, onde persiste uma elevada quota deste modo de transporte, a recuperação de carga portuguesa que utiliza portos espanhóis e a captação de carga proveniente de Espanha, alargando o *hinterland* dos portos nacionais até Madrid e ao centro da Península Ibérica.

- No caso concreto do porto de Sines, os objetivos para 2035 passam pelo incremento da movimentação de carga até 70 milhões de toneladas (+45%), com destaque para a carga contentorizada, pese embora também apontando para o crescimento substancial dos granéis sólidos e líquidos.
- No caso dos portos de Faro e Portimão, prevê-se a consolidação da movimentação de cargas e passageiros

12.5. 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 Sines a 1 182 milhões € (M€).

12.6. As medidas previstas implementar nos portos de Sines e do Algarve são as seguintes:

⁹ Unidade equivalente de contentores de 20 pés.

Tabela 1 – Medidas nos Portos de Sines e do Algarve (2025-2035)

Porto	+ Investimento e Crescimento	+ Descarbonização e Sustentabilidade	+ Intermodalidade e Conectividade	+ Digitalização e Automação	+ Integração Local, Regional e Setorial
Sines	<p>Desenvolver a Plataforma Logística de Sines com estatuto aduaneiro industrial, posicionando o porto como a principal porta atlântica industrial e logística da Península Ibérica.</p> <p>Concluir a terceira fase de expansão do Terminal XXI, duplicando a capacidade e aproveitando as novas acessibilidades ferroviárias para alargar o <i>hinterland</i> a Espanha.</p> <p>Proceder ao lançamento do concurso público para a concessão de um novo terminal de contentores de <i>transhipment</i> (Terminal Vasco da Gama).</p> <p>Promover a concessão de áreas de armazenamento de combustíveis sustentáveis de hidrogénio verde no Parque de Tancagem de Produtos Sustentáveis.</p>	<p>Promover a instalação de unidades para fornecimento de energia elétrica a navios (OPS).</p> <p>Tornar o porto autossuficiente com energia renovável.</p> <p>Promover o armazenamento e utilização de combustíveis sustentáveis, bem como o fornecimento de bancas verdes e LNG a navios no terminal e em barcas, para os restantes portos do continente.</p> <p>Criar parcerias locais para a Comunidade de Energia Renovável (CER)</p>	<p>Melhorar as acessibilidades terrestres à Península Ibérica, com investimento em infraestrutura rodoviária e ferroviária.</p> <p>Consolidar a função dual civil e militar do porto de Sines, com reforço de acessibilidades e infraestruturas.</p> <p>Desenvolver uma plataforma logística multimodal que integre o transporte marítimo, ferroviário e rodoviário, fortalecendo Sines como um hub intermodal estratégico Ibérico, com ligação atlântica e ao extremo oriente.</p>	<p>Promover a implementação de infraestrutura e sistemas digitais de controlo de acessos na pré- Gate e Área de Espera de Camiões.</p> <p>Desenvolver uma plataforma de dados abertos (Open Data Collaboration Platform) para integrar eventos do transporte multimodal e fornecedores privados de serviços digitais avançados logísticos e portuários.</p> <p>Consolidar a atividade do centro de Cibersegurança (Port Cyber Arena).</p> <p>Disseminar os resultados do projeto NEXUS a todos os portos comerciais do continente.</p>	<p>Melhorar os processos inspetivos e reforçar os recursos humanos do Centro de Despacho de Mercadorias.</p> <p>Integrar a visão estratégica do porto e do município de Sines, como um polo de inovação e sustentabilidade no Atlântico</p> <p>Promover a monitorização ambiental e a participação das comunidades locais nas atividades do porto.</p>
Algarve	<p>Melhorar as acessibilidades marítimas e requalificar os molhes de proteção.</p> <p>Apostar no porto de Portimão para concentrar as atividades comerciais e de turismo no Algarve, em especial através de novos serviços ferry e cruzeiros.</p>	<p>Promover a instalação de sistemas OPS para fornecer energia elétrica aos navios.</p> <p>Adaptar as infraestruturas portuárias às exigências dos navios de cruzeiro modernos.</p>	<p>Melhorar as acessibilidades terrestres, garantindo maior conectividade e fluidez</p> <p>Reabilitar o Cais e a Plataforma Ro-Ro para apoiar operações ferry.</p>	<p>Apoiar o uso de tecnologias avançadas e sistemas inteligentes para monitorização</p>	<p>Avaliar a gestão dos portos do Algarve com os municípios.</p> <p>Transformar o porto de Faro num ponto para atividades náuticas, recreativas e de economia azul, promovendo sinergias com a gestão municipal.</p> <p>Promover Portimão e o Algarve como destinos de cruzeiros.</p>

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

13. 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.
14. Tendo por base as mencionadas linhas de orientação da AMT relativas aos procedimentos de aprovação e atualização de regulamentos de tarifas das AP do continente, a Taxa de Rentabilidade de Referência (TRR), considerada como referencial para a avaliação das propostas de revisão dos regulamentos de tarifas das AP para o ano de 2026, é de +18,03%¹⁰.
15. 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

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

(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:

- 15.1.** 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”.*
- 15.2.** 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”.*
- 16.** 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.
- 17.** Nesse sentido, deve procurar-se o equilíbrio, nem sempre fácil, face à diversidade de circunstancialismos locais, entre as necessidades de investimento e modernização da infraestrutura e serviços, e os imperativos de transparência, de equivalência e de proporcionalidade entre as taxas por serviços prestados e os custos tidos com esses serviços, sempre num caminho de promoção da competitividade e concorrência saudável no setor.

II. PARECER DA AMT

II.1. Conjuntura Macroeconómica

- 18.** 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.
- 18.1.** 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 escalas portuárias e o respetivo planeamento estratégico.
- 18.2.** 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.
- 18.3.** 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.
- 19.** 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.
- 19.1.** São exemplos, o Marco de Emissões Líquidas Zero, da Organização Marítima Internacional, com um conjunto de instrumentos regulamentares preliminares para a redução das emissões de gases com efeito de estufa (GEE) no transporte marítimo¹¹, bem como a já operada inserção do transporte marítimo no sistema

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

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

- 19.2.** 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.
- 19.3.** 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.
- 20.** 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.

- 20.1.** Num exercício prospetivo realizado pela Rede de Serviços de Planeamento e Prospetiva da Administração Pública (REPLAN), com suporte no Centro de Planeamento e de Avaliação de Políticas Públicas (PLANAPP), materializado num relatório recente sobre as megatendências para 2050¹², são identificadas nove megatendências para o ano horizonte de 2050, que relevam enquanto processos de transformação de longa duração, com âmbito alargado e impacto profundo, observáveis no presente e que continuarão a exercer a sua influência durante décadas.
- 20.2.** Estas megatendências traduzem-se em oportunidades, incertezas e ameaças, conforme ilustrado na tabela seguinte:

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

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
Evoluções demográficas divergentes	Envelhecimento saudável Apoio 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 ("entre a espada e a parede")</i>
Novos desafios à democracia	Diminuir as desigualdades Tecnologia e democracia Cidadania ativa Novos serviços Nova geração de políticas	Trajectoria 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

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

21.1. 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
<i>UE:</i>	<i>UE:</i>	<i>UE:</i>	<i>UE:</i>
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%
<i>Área do euro:</i>	<i>Área do euro:</i>	<i>Área do euro:</i>	<i>Área do euro:</i>
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

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

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

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

- 21.3.** 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.

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

- 21.5.** 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 perspectivas orçamentais possam vir a piorar.

- 21.6.** 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.

22. O boletim económico do Banco Central Europeu (BCE), de setembro de 2025¹⁴, assinala que o Conselho do BCE, na sua reunião de 2025.09.11, decidiu manter as três taxas de juro diretoras, estando determinado a assegurar que a inflação se estabilize na meta dos 2% a médio prazo. As projeções macroeconómicas de setembro de 2025 do BCE para a Zona Euro apresentam um quadro semelhante ao projetado em junho, ou seja, que a inflação geral seja, em média, de 2,1% em 2025, 1,7% em 2026 e 1,9% em 2027, devendo, por sua vez, a economia crescer 1,2% em 2025, ou seja, com uma revisão em alta relativamente à estimada em junho (0,9%), mas projetando um crescimento ligeiramente menor em 2026, de 1%, e permanecendo a previsão de crescimento para 2027 inalterada (1,3%).

22.1. Os indicadores de sondagem sugerem que tanto a indústria, quanto o setor dos serviços, continuem a crescer, sinalizando um impulso subjacente positivo na economia.

22.2. 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.

22.3. 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.

22.4. Por sua vez, as condições de financiamento menos restritivas, principalmente refletindo decisões recentes de política monetária, bem como uma recuperação da procura externa em 2027, deverão apoiar perspetivas de crescimento.

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

- 22.5.** 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.
- 22.6.** 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.
- 23.** 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.
- 23.1.** 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, perspectiva 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

- 23.2.** 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.
- 23.3.** 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.
- 24.** A nível nacional, o Banco de Portugal (BdP), no seu boletim económico de junho de 2025¹⁵, aponta para um crescimento da economia portuguesa em 1,6% em 2025, 2,2% em 2026 e 1,7% em 2027, bem como a estabilização da inflação em valores inferiores a 2%, entre 2025 e 2027 (ver Tabela 4).

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

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

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

Fontes: Banco de Portugal e INE. | Notas: (p) — projetado, % — percentagem. As atuais projeções enquadram-se no exercício de projeção do Eurosistema 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 aspetos:

- 24.1.** 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);
- 24.2.** 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;
- 24.3.** 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;
- 24.4.** 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;
- 24.5.** No mercado de trabalho, projeta-se um abrandamento do emprego e dos salários, mantendo-se a taxa de desemprego em valores baixos;

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

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

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

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

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

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

3. De acordo com a definição das contas nacionais.

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

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

- 25.2.** 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.
- 25.3.** 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.
- 25.4.** 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.

- 25.5.** 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.
- 25.6.** 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.
- 25.7.** 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.
- 25.8.** 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.
- 26.** 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 complementaridade entre oferta pública, privada e social;*

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

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

- 26.1.** 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;
- 26.2.** 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%;
- 26.3.** Fruto de desafios da conjuntura internacional, marcada por tensões comerciais, incerteza geopolítica e desempenho mais fraco dos principais parceiros europeus, as exportações portuguesas, em volume, têm sofrido um abrandamento, bastante inferior ao das importações, resultando num contributo negativo da procura externa líquida para a variação homóloga do PIB, que se continua a agravar desde 2024 em resultado da evolução da componente de bens.

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

- 26.4.** 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

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

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

- 26.5.** 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.

- 26.6.** 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

- 26.7.** 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 APS

27. 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.

27.1. 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.

- 27.2.** 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.
- 28.** 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.
- 28.1.** 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.
- 28.2.** 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.
- 28.3.** 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.
- 29.** 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.

- 30.** 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).

- 31.** 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.
- 32.** 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

- 33.** 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%

- 33.1.** 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.
- 33.2.** 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.
- 33.3.** 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.
- 34.** 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.

- 34.1.** 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)	$\Delta\%$ '25/'24	$\Delta\%$ média '21-'25	$\Delta\%$ '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%

- 34.2.** 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.
- 35.** No que reporta ao movimento de navios, para o corrente ano de 2025, e também no sentido tendencial oposto ao observado no período de janeiro a agosto (-2,1%), os documentos de planeamento das AP estimam um crescimento do número de escalas de +5%, face a 2024, que também se refletirá em termos de arqueação bruta (AB ou GT), num incremento de +1%, sendo esta grandeza particularmente relevante na aplicação da Tarifa de Uso do Porto (TUP) Navio.

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

Tabela 9 – Movimento de Navios por Porto

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

36. 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.

37. 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

38. 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.

38.1. 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).

38.2. 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.

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

40. 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

							(10 ³ €)
RENDIMENTOS POR ÁREAS DE NEGÓCIO	2023	2024	2025 (e)	2026 (p)	Δ% '25/'24	Δ% média '22-'24	Quota Média
Regulamento Geral de Tarifas	75 152	80 484	80 946	86 759	7,2%	3,8%	32,6%
Regulamento de Tarifas Específicas	18 706	22 771	26 137	27 989	7,1%	18,2%	9,6%
Concessões de Movimentação de Carga	81 715	89 074	89 310	93 901	5,1%	4,5%	35,6%
Concessões de Pesca	1 350	1 577	1 427	1 474	3,3%	2,8%	0,6%
Concessões de Náutica de Recreio	799	793	873	845	-3,3%	4,6%	0,3%
Outras Concessões	7 031	7 589	7 572	7 598	0,3%	3,8%	3,0%
Outras Áreas de Negócio	39 701	50 025	46 013	46 155	0,3%	7,7%	18,3%
Total	224 453	252 314	252 279	264 720	4,9%	6,0%	100,0%
Δ% N / N-1	---	12,4%	0,0%	4,9%	---	---	---

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

41. 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

(10³ €)

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%	---

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

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

42.1. 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.

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

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

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

- 43.** 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%.

- 44.** 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).

44.1. 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 corresponde -7,8 M€, pese embora melhorando face a 2023 (RL = -10,3 M€; % Result/Rend2023 = 13,6%)²⁰.

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

44.3. 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%).

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

²⁰ Ver [Parecer N.º 77/AMT/2024, de 2024.10.31, sobre as Propostas de Regulamentos de Tarifas para 2025 da APS, S.A. para o Porto de Sines e para os Portos Comerciais de Faro e de Portimão](#).

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

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

Tabela 12 – Percentagem de Gastos Diretos/Rendimentos, 2024

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

46. 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

(10 ³ €)								
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%	---

47. 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€.

- 48.** 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.
- 49.** O resultado líquido em 2024, da globalidade dos serviços abrangidos pelo RT, é deficitário, em -9 M€, representando 10,6% dos rendimentos, verificando-se, contudo, uma evolução positiva relativamente a 2023, em que esses indicadores eram, respetivamente, de -16 M€ e 20,1%²², a qual abrangeu vários dos serviços mais expressivos, tais como a TUP Navio, a pilotagem, o serviço de passageiros e os fornecimentos. Em contraponto, o serviço de reboque registou uma ligeira evolução deficitária.
- 49.1.** 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.
- 49.2.** 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.
- 49.3.** 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%).
- 50.** No que reporta à evolução da situação económica do conjunto das AP do Continente poderá assinalar-se o seguinte (Tabela 14):

²² Ver Nota de Rodapé 20.

Tabela 14 – Evolução anual da situação económica das Administrações Portuárias

(10³ €)

RENDIMENTOS E GASTOS	2023	2024	2025 (e)	2026 (p)	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%	---	---

- 50.1.** 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.
- 50.2.** 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.
- 50.3.** 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.
- 50.4.** 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 APS

Atividade Portuária

51. A jurisdição da APS inclui o porto de Sines e os portos comerciais de Faro e de Portimão, cujo movimento portuário desde 2021 e previsional até 2026 é apresentado nas Tabelas 15, 16 e 17, tendo fundamentalmente por base os dados de acompanhamento do mercado portuário disponíveis na AMT, e facultados pela APS, bem como o respetivo PAO 2025.

52. Relativamente ao porto de Sines, é possível observar Tabela 15:

Tabela 15 – Movimento Portuário no Porto de Sines

Sines	2021	2022	2023	2024	2025 (e)	2026 (p)	Δ% '25/'24	Δ% média '21-'25	Δ% '26/'25
Carga (10 ³ ton)	46 554	44 812	42 977	50 537	51 010	51 299	0,9%	2,3%	0,6%
Contentores (10 ³ TEU)	1 824	1 663	1 665	1 910	2 154	2 165	12,8%	4,2%	0,5%
Navios (unid.)	1 949	1 927	1 866	1 839	2 080	2 176	13,1%	1,6%	4,6%
AB (10 ³)	81 957	83 249	93 394	90 089	98 527	99 528	9,4%	4,7%	1,0%

52.1. O mencionado documento de programação da APS prevê que o porto de Sines cresça +0,9% relativamente a 2024, atingindo a marca de 51 milhões de toneladas, não apresentando aderência com a tendência observada no período de janeiro a agosto de 2025, em que ocorreu uma quebra de tráfego de -14,1% em Sines, que, a manter-se até ao final do corrente ano, representaria um movimento de 46 milhões de toneladas.

Mas também não deverá ser ignorado o forte crescimento de movimentação verificado no ano transato, em que este porto ultrapassou a fasquia dos 50 milhões de toneladas, representando uma evolução favorável de +17,6% relativamente a 2023.

Por sua vez, para o ano de 2026, é estimado um crescimento modesto, de +0,6%, atingindo 51,3 milhões de toneladas.

52.2. No caso do tráfego de contentores, apesar do comportamento menos favorável observado no biénio 2022-2023, verificou-se um incremento significativo em 2024, de +14,7% relativamente ao ano anterior, e viabilizando um evolução média anual entre 2020 e 2024 de +4,3%, sendo que o PAO 2025 prevê para o corrente ano um incremento de movimentação até 2,2 milhões de TEU (+12,8% que me 2024),

mas que é contrariado pela tendência de movimento de contentores nos primeiros oito meses do ano, que se saldaram por -7,3%, pelo que, a manter-se esta tendência, o movimento de contentores em Sines ficará aquém dos 2 milhares de TEU.

Para o próximo ano, o referido documento de planeamento prevê um crescimento modesto (+0,5%), também não se afigurando atingir a mencionada marca de 2 milhares de TEU, na ausência de crescimento deste tráfego no corrente ano, e que afigura muito pouco provável.

- 52.3.** No que concerne a escalas de navios, o PAO 2025 também estima um aumento em 2025 de +13,1%, a par de um crescimento mais modesto da AB (+9,4%), o que, mais uma vez, não é confirmado pela evolução observada de janeiro a agosto deste ano, com cifras negativas, de -8,6%, nas escalas, e de -10,4% na AB.

Para o ano de 2026, é projetado um incremento de +4,6% no número de escalas de navios e de +1% da AB.

- 53.** O porto de Faro, que assegura essencialmente o escoamento dos produtos da unidade de Loulé da CIMPOR, observou uma quebra significativa de tráfego em 2021, seguida de uma recuperação parcial no biénio 2022-2023, mas que voltou a cair ainda mais expressiva em 2024, apontando as previsões de PAO 2025 da APS para a manutenção da movimentação em 2025 e 2026, na ordem das 30 mil toneladas (Tabela 16).

Tabela 16 – Movimento Portuário no Porto de Faro

Faro	2021	2022	2023	2024	2025 (e)	2026 (p)	Δ% '25/'24	Δ% média '21-'25	Δ% '26/'25
Carga (10 ³ ton)	46	73	78	27	30	30	9,3%	-9,9%	0,0%
Navios (unid.)	15	19	23	10	10	10	0,0%	-9,6%	0,0%
AB (10 ³)	138	41	61	58	58	58	0,0%	-19,3%	0,0%

- 53.1.** Por sua vez, a movimentação observada até agosto do corrente ano foi quase nula, limitando-se a 2 mil toneladas de carga geral fracionada no passado mês de abril, representando, em termos acumulados, uma redução de cerca de -90% relativamente a 2024.

- 53.2.** No caso dos navios, em que o documento de programação aponta para a manutenção em 2025 e 2026 das 10 escalas observadas em 2024, e a respetiva correspondência na AB, os dados estatísticos dos primeiros oito meses do corrente ano apresentam apenas duas escalas, representando uma redução

de -71,4% relativamente ao ano transato, o que se estende, em ordem de grandeza, à AB.

54. Em relação ao porto de Portimão, que presentemente regista essencialmente tráfego de passageiros em navios de cruzeiros, as estimativas do documento de programação da APS apontam para um crescimento das escalas de navios, e respetiva AB, de +14%, em 2025, bem como a estabilização de ambas as grandezas em 2026 (Tabela 17).

Tabela 17 – Movimento Portuário no Porto de Portimão

Portimão	2021	2022	2023	2024	2025 (e)	2026 (p)	Δ% '25/'24	Δ% média '21-'25	Δ% '26/'25
Navios (unid.)	24	64	55	57	65	65	14,0%	28,3%	0,0%
AB (10 ³)	244	1 289	1 270	790	901	901	14,0%	38,6%	0,0%

Será de anotar que no período de janeiro a agosto de 2025, verificou-se uma estabilização do número de escalas de navios, a par de um crescimento significativo da AB (+48,7%).

Situação Económica

55. No que se refere à estrutura económica do porto de Sines, verificou-se um incremento significativo do resultado líquido em 2024, concretamente de +20,6 M€ (mais do dobro que em 2023), apontando, contudo, as estimativas da APS, para sua redução de -41,6% para o corrente ano (+12,1 M€) e que, sensivelmente, se deverá manter em 2026, com uma melhoria muito ligeira (+12,2 M€; +0,8%) (Tabela 18).

Tabela 18 – Evolução Anual da Situação Económica do Porto de Sines

RENDIMENTOS E GASTOS - Porto de Sines	2023	2024	2025 (e)	2026 (p)	Δ% '26/'25	% s/ TRG '24
Vendas e Serviços Prestados (VSP)	43 802	47 783	45 600	51 823	13,6%	77,4%
Outros Rendimentos e Ganhos	11 196	13 958	14 269	11 035	-22,7%	22,6%
Total de Rendimentos e Ganhos (TRG)	54 998	61 741	59 869	62 858	5,0%	100,0%
Δ%	---	12,3%	-3,0%	5,0%	---	---
Gastos com Pessoal	-11 160	-11 836	-13 616	-13 845	1,7%	-19,2%
Outros Gastos e Perdas	-17 330	-12 920	-14 890	-14 205	-4,6%	-20,9%
Total de Perdas e Gastos	-28 490	-24 756	-28 506	-28 050	-1,6%	-40,1%
Δ%	---	-13,1%	15,1%	-1,6%	---	---
Resultado antes de Depreciações, Gastos de Financiamento e Impostos	26 508	36 985	31 363	34 808	11,0%	59,9%
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	9 887	20 645	12 057	12 150	0,8%	33,4%
Rentabilidade das VSP	22,6%	43,2%	26,4%	23,4%	---	---
Rentabilidade das VSP e Outros Rendim.	18,0%	33,4%	20,1%	19,3%	---	---

- 55.1.** As vendas representaram, em 2024, último ano com dados reais, 77,4% do total dos rendimentos e ganhos, com uma rentabilidade (relativamente ao resultado líquido) de 43,2%, que se prevê que reduza para 26,4% em 2025 e para 23,4% em 2026.
- 55.2.** Assinala-se, igualmente, a previsão de redução das vendas em 2025, contribuindo para uma diminuição de -3% dos rendimentos relativamente ao ano transato, a que se junta um incremento de +15,1% dos gastos e dando origem à mencionada redução significativa do resultado líquido.
- 55.3.** No próximo ano de 2026, pese embora um expectável aumento das vendas em +13,6%, mas com uma redução de outros rendimentos e ganhos, está previsto que um incremento de rendimentos, de 5%, a par de uma pequena redução das perdas e gastos (-1,6%), permitindo um pequeno incremento do resultado líquido.
- 56.** Em relação aos portos comerciais do Algarve, o resultado seu deficitário tem vindo a crescer, traduzido em resultados líquidos sucessivamente mais negativos, atingindo em 2024, -1,5 M€ (+33% que em 2023), e cuja expressão se espera incrementar para -2,3 M€ em 2025 (+52%) e para -5,2 M€ em 2026 (+129,8%) (Tabela 19).

Tabela 19 – Evolução Anual da Situação Económica dos Portos do Algarve

RENDIMENTOS E GASTOS - Portos Faro/Portimão	2023	2024	2025 (e)	2026 (p)	Δ% '26/'25	% s/ TRG '24
Vendas e Serviços Prestados (VSP)	1 141	723	844	872	3,3%	62,8%
Outros Rendimentos e Ganhos	37	428	600	1 800	200,0%	37,2%
Total de Rendimentos e Ganhos (TRG)	1 177	1 152	1 444	2 672	85,0%	100,0%
Δ%	---	-2,2%	25,4%	85,0%	---	---
Gastos com Pessoal	-1 156	-1 043	-1 434	-1 440	0,4%	-90,6%
Outros Gastos e Perdas	-12 334	-1 998	-2 255	-6 400	183,8%	-173,5%
Total de Perdas e Gastos	-13 491	-3 042	-3 689	-7 840	112,5%	-264,1%
Δ%	---	-77,5%	21,3%	112,5%	---	---
Resultado antes de Depreciações, Gastos de Financiamento e Impostos	-12 313	-1 890	-2 245	-5 168	130,2%	-164,1%
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	-1 114	-1 481	-2 252	-5 175	129,8%	-128,6%
Rentabilidade das VSP	-97,6%	-204,8%	-266,8%	-593,5%	---	---
Rentabilidade das VSP e Outros Rendim.	-94,6%	-128,6%	-156,0%	-193,7%	---	---

56.1. As vendas representaram, em 2024, 62,8% do total de rendimentos e ganhos, mas prevê-se que esta proporção se venha a reduzir sucessivamente, passando em 2025 e 2026, respetivamente, para 58,4% e 32,6%.

56.2. Em 2025 e 2026, com particular incidência neste último ano, os aumentos absolutos das perdas e gastos são superiores aos incrementos de receita, dando origem ao mencionado agravamento sucessivo do resultado deficitário.

57. Pese embora a quase insignificante expressão da atividade portuária nos portos comerciais do Algarve, quando comparada com a do porto de Sines, a situação suprarreferida para os portos do Algarve impacta na demonstração de resultados consolidada da APS.

57.1. Verifica-se, concretamente, a redução do resultado líquido da APS de +19,2 M€ em 2024 para +9,8 M€ em 2025 (-48,8%) e para +7 M€ em 2026 (-28,9%) (Tabela 20).

Tabela 20 – Evolução anual da situação económica da APS (consolidada)

(10³ €)

RENDIMENTOS E GASTOS	2023	2024	2025 (e)	2026 (p)	Δ% '26/'25	% s/ TRG '24
Vendas e Serviços Prestados (VSP)	44 943	48 507	46 444	52 695	13,5%	77,1%
Outros Rendimentos e Ganhos	11 233	14 386	14 869	12 835	-13,7%	22,9%
Total de Rendimentos e Ganhos (TRG)	56 176	62 893	61 313	65 530	6,9%	100,0%
Δ%	---	12,0%	-2,5%	6,9%	---	---
Gastos com Pessoal	-12 316	-12 880	-15 050	-15 285	1,6%	-20,5%
Outros Gastos e Perdas	-29 665	-14 918	-17 145	-20 605	20,2%	-23,7%
Total de Perdas e Gastos	-41 981	-27 798	-32 195	-35 890	11,5%	-44,2%
Δ%	---	-33,8%	15,8%	11,5%	---	---
Resultado antes de Depreciações, Gastos de Financiamento e Impostos	14 195	35 095	29 118	29 640	1,8%	55,8%
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	8 774	19 163	9 805	6 975	-28,9%	30,5%
Rentabilidade das VSP	19,5%	39,5%	21,1%	13,2%	---	---
Rentabilidade das VSP e Outros Rendim.	15,6%	30,5%	16,0%	10,6%	---	---

57.2. As vendas representaram, em 2024, 77,1% do total dos rendimentos e ganhos, com uma rentabilidade de 39,5%, que se prevê que reduza para 21,1% em 2025, e para 13,2% em 2026.

57.3. Assinala-se, igualmente, a previsão de redução das vendas em 2025, contribuindo para uma diminuição de -2,5% dos rendimentos, a que se junta um incremento de +15,8% dos gastos e perdas, contribuindo para a mencionada redução significativa do resultado líquido.

57.4. No próximo ano de 2026, pese embora um expectável aumento das vendas em +13,5%, mas com uma redução de outros rendimentos e ganhos, está previsto que o incremento de rendimentos, de +6,9%, seja inferior ao crescimento das perdas e gastos (+11,5%), resultando também na redução do resultado líquido nesse ano.

Áreas de Negócio

58. No caso do porto de Sines, os rendimentos das diversas áreas de negócio que, em 2024 foram de 47,8 M€ (+9,1% face a 2023), estimando a APS que reduzam -4,6% em 2025, para 45,6 M€, e aumentem em +13,6% em 2026, para 51,8 M€ (Tabela 21).

Tabela 21 – Evolução Anual do Volume de Rendimentos do Porto de Sines

(10³ €)

RENDIMENTOS POR ÁREAS DE NEGÓCIO - Porto de Sines	2023	2024	2025 (e)	2026 (p)	Δ% '26/'25	Δ% média '23-'25	Quota Média
Regulamento Geral de Tarifas	20 556	20 661	19 065	22 693	19,0%	-3,7%	43,9%
Regulamento de Tarifas Específicas	4 049	4 718	5 050	5 050	0,0%	11,7%	10,0%
Concessões de Movimentação de Carga	15 919	18 680	17 824	20 664	15,9%	5,8%	38,6%
Concessões de Pesca	47	46	40	44	10,0%	-7,9%	0,1%
Concessões de Náutica de Recreio	64	170	175	15	-91,4%	65,9%	0,2%
Outras Concessões	3 018	3 259	3 302	3 250	-1,6%	4,6%	6,8%
Outras Áreas de Negócio	149	249	144	107	-25,7%	-1,6%	0,3%
Total	43 802	47 783	45 600	51 823	13,6%	2,0%	100,0%
Δ% N / N-1	---	9,1%	-4,6%	13,6%	---	---	---

58.1. As principais áreas de negócio concentravam-se essencialmente no RT e nas concessões de movimentação de carga, representando, em média, respetivamente, 43,9% e 38,6% dos rendimentos.

58.2. Da observação da evolução dos rendimentos associados ao RT, constata-se que estes apresentam uma estabilidade entre 2023 e 2024, mas com uma previsão de quebra em 2025 (-7,7%), seguindo de um crescimento de +19% em 2026, ultrapassando os níveis de 2024.

58.3. Perspetivam-se aumentos de rendimentos nas principais áreas do negócio portuário, de 2025 para 2026, evoluindo em sentido contrário as áreas associadas à náutica de recreio²³ (-91,4%), outras concessões (-1,6%) e outras áreas de negócio (-25,7%).

59. Para além da elevada assimetria no volume de rendimentos, as diversas áreas de negócio apresentam diferentes níveis de intensidade na utilização de recursos para o seu desenvolvimento ou para a prestação dos serviços que a integram, sendo estas assimetrias refletidas na Tabela 22, na qual é possível confrontar os rendimentos com os gastos diretos e indiretos de cada área de negócio do porto de Sines, em 2024.

²³ Dizem respeito a atividades marítimo-turísticas ou relacionadas com o porto de recreio.

Tabela 22 – Estrutura Económica por Área de Negócio do Porto de Sines, 2024

(10³ €)

ÁREAS DE NEGÓCIO - Porto de Sines	Rendimentos	Quota %	Δ% sobre 2023	Gastos Diretos	Gastos Indiretos	Gastos Totais	Resultados	% Result/Rend
Regulamento Geral de Tarifas	20 661	43,2%	0,5%	-1 894	-12 204	-14 099	6 562	31,8%
Regulamento de Tarifas Específicas	4 718	9,9%	16,5%	-4 985	-573	-5 558	-840	-17,8%
Concessões de Movimentação de Carga	18 680	39,1%	17,3%	-6 103	-8 830	-14 933	3 747	20,1%
Concessões de Pesca	46	0,1%	-2,0%	-241	-22	-263	-217	-469,3%
Concessões de Náutica de Recreio	170	0,4%	168,2%	-637	-81	-718	-547	-321,0%
Outras Concessões	3 259	6,8%	8,0%	-575	-1 540	-2 115	1 143	35,1%
Outras Áreas de Negócio	249	0,5%	67,3%	-315	-118	-433	-184	-73,9%
Total	47 783	100,0%	9,1%	-14 752	-23 367	-38 119	9 665	20,2%
% sobre Rendimentos	100,0%	---	---	30,9%	48,9%	79,8%	20,2%	---

59.1. Em termos globais, verifica-se um volume total de rendimentos de 47,8 M€ (+9,1%, face a 2023), que originam um resultado de exploração de +9,7 M€ (mais que triplicando o valor de 2023), associado a uma margem de 20,2% (em 2023 era de 5,2%)²⁴.

59.2. A área de negócio associada ao RT representou 43,2% do total do volume de rendimentos (20,7 M€), tendo incorporado 14,1 M€ em gastos (diretos e indiretos), o que lhe permitiu gerar um excedente de exploração de +6,6 M€ (31,8% do volume de rendimentos).

59.3. Importa salientar que a segunda área de negócio mais relevante, a das concessões de movimentação de carga, totalizou rendimentos de 18,7 M€ e gerou um excedente de +3,7 M€ (20,1% dos rendimentos).

60. No caso dos portos comerciais de Portimão e de Faro, constata-se que os rendimentos associados ao RT, os quais representam uma quota média de 68,7%, apresentaram-se estáveis entre 2023 e 2025 (caindo em 2024 e retomando sensivelmente do valor anterior em 2025), estimando-se que ocorra um aumento de +3,4% em 2026 (Tabela 23).

²⁴ Ver Nota de Rodapé 20.

Tabela 23 – Evolução Anual do Volume de Rendimentos dos Portos Comerciais do Algarve

(10³ €)

RENDIMENTOS POR ÁREAS DE NEGÓCIO - Portos Faro/Portimão	2023	2024	2025 (e)	2026 (p)	Δ% '26/'25	Δ% média '23-'25	Quota Média
Regulamento Geral de Tarifas	649	469	646	668	3,4%	-0,2%	68,7%
Regulamento de Tarifas Específicas	117	95	106	118	11,3%	-5,0%	12,4%
Concessões de Movimentação de Carga	0	0	0	0	---	---	0,0%
Concessões de Pesca	0	0	0	0	---	---	0,0%
Concessões de Náutica de Recreio	99	0	0	0	---	-100,0%	2,2%
Outras Concessões	4	3	10	3	-70,0%	65,7%	0,6%
Outras Áreas de Negócio	272	157	82	83	1,2%	-45,1%	16,2%
Total	1 141	723	844	872	3,3%	-14,0%	100,0%
Δ% N / N-1	---	-36,6%	16,7%	3,3%	---	---	---

60.1. Por sua vez, os rendimentos das concessões de náutica de recreio e das outras áreas de negócio apresentam trajetórias descendentes – a primeira das quais que deixou de ter rendimentos em 2024, atendendo à transferência das competências associadas à náutica de recreio para o Município de Portimão, no contexto do processo de transferência de competências para os órgãos municipais, ao abrigo do artigo 18.º da Lei da Descentralização (Lei n.º 50/2018, de 16 de agosto), nos domínios da gestão de áreas afetas à atividade de náutica de recreio e de áreas sob jurisdição portuária sem utilização portuária.

60.2. No entanto, prevê-se que o aumento dos rendimentos do RT e do regulamento de tarifas específicas, possam compensar esta redução, espelhado num aumento do rendimento total de +16,7% entre 2024 e 2025.

Para 2026 perspetiva-se um crescimento dos rendimentos provenientes do conjunto das áreas de negócio de +3,3%.

61. Todas as áreas de negócio dos portos comerciais do Algarve apresentaram, em 2024, resultados de exploração negativos, sendo os gastos apurados no âmbito do RT da ordem de cinco vezes mais dos respetivos rendimentos, gerando um resultado negativo de -2,1 M€ ao nível do RT (Tabela 24).

Tabela 24 – Estrutura económica por área de negócio dos portos comerciais do Algarve, 2024

(10³ €)

ÁREAS DE NEGÓCIO - Portos Faro/Portimão	Rendimentos	Quota %	Δ% sobre 2023	Gastos Diretos	Gastos Indiretos	Gastos Totais	Resultados	% Result/Rend.
Regulamento Geral de Tarifas	469	64,8%	-27,7%	-672	-1 914	-2 586	-2 117	-451,5%
Regulamento de Tarifas Específicas	95	13,1%	-19,5%	-86	-394	-480	-386	-408,2%
Concessões de Movimentação de Carga	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Concessões de Pesca	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Concessões de Náutica de Recreio	0	0,0%	-100,0%	0	0	0	0	#DIV/0!
Outras Concessões	3	0,4%	-11,3%	-31	-12	-43	-40	-1238,8%
Outras Áreas de Negócio	157	21,7%	-42,3%	-420	-541	-961	-805	-513,1%
Total	723	100,0%	-36,6%	-1 209	-2 862	-4 071	-3 347	-462,7%
% sobre Rendimentos	100,0%	---	---	167,1%	395,6%	562,7%	462,7%	---

No conjunto das áreas de negócio dos portos do Algarve, o ano de 2024 apresentou um resultado negativo de -3,3 M€, correspondente a quase cinco vezes mais do total de rendimentos que as mesmas geraram.

Serviços prestados no âmbito do Regulamento Geral de Tarifas

62. No caso concreto do porto de Sines, pode observar-se que a TUP Navio assume o maior peso nos rendimentos (63,8%), seguida dos serviços de fornecimentos (18,5%) e da pilotagem (17,7%) (Tabela 25).

62.1. Também se constata que a evolução média dos rendimentos provenientes dos principais serviços portuários, concretamente da TUP Navio e da pilotagem, é negativa entre 2023 e 2025, com taxas de variação média anual de, respetivamente, -3,4% e -4,9%, apenas parcialmente compensadas pelo incremento de receita dos fornecimentos, ajudada em menor expressão pelo uso de equipamentos, atenuando a redução de receita média de rendimentos para -1%.

62.2. Por sua vez, para 2026, está projetado um incremento global de rendimentos de +15%, com origem na TUP Navio (+17,2%) e, particularmente, na pilotagem (+25,8%).

Tabela 25 – Evolução Anual do Volume de Rendimentos dos Serviços constantes do Regulamento Geral de Tarifas no Porto de Sines

(10³ €)

RENDIMENTOS POR SERVIÇOS PORTUÁRIOS - Porto de Sines	2023	2024	2025 (e)	2026 (p)	Δ% '26/'25	Δ% média '23-'25	Quota Média
TUP Navio	16 120	16 116	15 056	17 648	17,2%	-3,4%	63,8%
Pilotagem	4 436	4 545	4 009	5 045	25,8%	-4,9%	17,7%
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	0	0	0	0	---	---	0,0%
Armazenagem / Ocupação de Espaços	0	0	0	0	---	---	0,0%
Uso de Equipamentos	4	9	10	10	---	62,2%	0,0%
Fornecimentos	4 045	4 709	5 040	5 040	0,0%	11,6%	18,5%
Resíduos	0	0	0	0	---	---	0,0%
Diversos	0	0	0	0	---	---	0,0%
Total	24 605	25 379	24 115	27 743	15,0%	-1,0%	100,0%
Δ% N / N-1	---	3,1%	-5,0%	0,0%	---	---	---

63. A estrutura económica é fortemente dependente da TUP Navio que reflete uma exploração superavitária, com um total de rendimentos de 16,1 M€ em 2024, para a qual se verificou um resultado positivo de +6,6 M€, correspondente a 40,9% dos rendimentos, sendo que os gastos incorporados na disponibilização deste serviço totalizam 9,5 M€ (Tabela 26).

Tabela 26 – Estrutura Económica por Serviço do Regulamento Geral de Tarifas no Porto de Sines, 2024

(10³ €)

SERVIÇOS PORTUÁRIOS - Porto de Sines	Rendimentos	Quota %	Δ% sobre 2023	Gastos Diretos	Gastos Indiretos	Gastos Totais	Resultados	% Result/Rend
TUP Navio	16 116	63,5%	0,0%	0	-9 520	-9 520	6 596	40,9%
Pilotagem	4 545	17,9%	2,5%	-1 894	-2 685	-4 579	-34	-0,8%
Reboque	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Amarração / Desamarração	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Movimento de Cargas	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Tráfego de Passageiros	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Armazenagem / Ocupação de Espaços	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Uso de Equipamentos	9	0,0%	143,6%	0	-5	-5	4	40,9%
Fornecimentos	4 709	18,6%	16,4%	-4 985	-567	-5 552	-844	-17,9%
Resíduos	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Diversos	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Total	25 379	100,0%	3,1%	-6 880	-12 777	-19 657	5 722	22,5%
% sobre Rendimentos	100,0%	---	---	-27,1%	-50,3%	-77,5%	22,5%	---

63.1. Por sua vez, o serviço de pilotagem apresenta um resultado negativo de -34 mil € (0,8% dos rendimentos), para o qual contribui a necessidade de incorporar um total de gastos de 4,6 M€ face a um total de rendimentos de 4,5 M€.

63.2. Os rendimentos dos serviços portuários no porto de Sines totalizaram em 2024, 25,4 M€, para uma globalidade de gastos de 19,7 M€. Assim, o resultado líquido global é de +5,7 M€, ou seja, muito melhor que em 2023, quando o resultado foi negativo (-313 mil €)²⁵.

64. No que reporta aos portos comerciais do Algarve, os vários serviços portuários têm rendimentos bastante díspares, importando assinalar que os rendimentos totais decresceram em média -0,8% ao ano entre 2023 e 2025, prevendo-se que esta tendência negativa seja infletida em 2026 (+4,6%) (Tabela 27).

Tabela 27 – Evolução Anual do Volume de Rendimentos dos Serviços constantes do Regulamento Geral de Tarifas nos Portos Comerciais do Algarve

(10³ €)

RENDIMENTOS POR SERVIÇOS PORTUÁRIOS - Portos Faro/Portimão	2023	2024	2025 (e)	2026 (p)	Δ% '26/'25	Δ% média '23-'25	Quota Média
TUP Navio	144	95	148	155	4,7%	1,4%	19,2%
Pilotagem	125	96	128	132	3,1%	1,3%	17,1%
Reboque	285	203	245	248	1,2%	-7,3%	35,0%
Amarração / Desamarração	46	39	40	46	15,0%	-6,4%	6,1%
Movimento de Cargas	0	0	0	0	---	---	0,0%
Tráfego de Passageiros	46	32	42	44	4,8%	-4,0%	5,8%
Armazenagem / Ocupação de Espaços	4	4	43	43	0,0%	224,9%	3,2%
Uso de Equipamentos	20	3	2	2	0,0%	-68,5%	0,9%
Fornecimentos	72	62	69	80	15,9%	-1,9%	10,1%
Resíduos	10	17	21	22	4,8%	46,7%	2,5%
Diversos	0	0	0	0	---	---	0,0%
Total	750	551	738	772	4,6%	-0,8%	100,0%
Δ% N / N-1	---	-26,6%	34,0%	4,6%	---	---	---

65. O serviço com maior peso nos rendimentos em 2024 foi o de reboque (36,8%), seguido do serviço de pilotagem (17,4%) e da TUP navio (17,3%), assumindo os restantes serviços pesos menos significativos (Tabela 28).

²⁵ Ver Nota de Rodapé 20.

Tabela 28 – Estrutura Económica por Serviço do Regulamento Geral de Tarifas nos Portos Comerciais do Algarve, 2024

(10³ €)

SERVIÇOS PORTUÁRIOS - Portos Faro/Portimão	Rendimentos	Quota %	Δ% sobre 2023	Gastos Diretos	Gastos Indiretos	Gastos Totais	Resultados	% Result/Rend
TUP Navio	95	17,3%	-33,8%	0	-390	-390	-295	-309,0%
Pilotagem	96	17,4%	-23,1%	-346	-389	-735	-639	-666,4%
Reboque	203	36,8%	-28,9%	-289	-828	-1 117	-914	-451,5%
Amarração / Desamarração	39	7,0%	-15,2%	-37	-158	-196	-157	-404,6%
Movimento de Cargas	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Tráfego de Passageiros	32	5,9%	-28,8%	0	-127	-127	-95	-291,6%
Armazenagem / Ocupação de Espaços	4	0,7%	-3,0%	0	-22	-22	-18	-448,0%
Uso de Equipamentos	3	0,5%	-87,1%	0	-14	-14	-11	-427,4%
Fornecimentos	62	11,3%	-13,4%	-86	-263	-349	-286	-461,4%
Resíduos	17	3,1%	76,0%	0	-68	-68	-51	-298,6%
Diversos	0	0,0%	---	0	0	0	0	---
Total	551	100,0%	-26,6%	-758	-2 259	-3 016	-2 466	-447,8%
% sobre Rendimentos	100,0%	---	---	-137,6%	-410,2%	-547,8%	-447,8%	---

65.1. Nos portos do Algarve, todos os serviços inseridos no perímetro do RT apresentam défices de exploração, com os gastos a superarem os rendimentos, alguns mais significativos, nomeadamente do serviço de reboque (-914 mil €; 451,5% dos rendimentos), da pilotagem (-639 mil €; 666,4% dos rendimentos) e da TUP Navio (-295 mil €; 309% dos rendimentos), originando um resultado global negativo de -2,5 M€ (447,8% dos rendimentos).

65.2. Anota-se, igualmente, o agravamento significativo destes resultados relativamente a 2023, seja na globalidade (Res.2023 = -1,5 M€), representando um agravamento de 63,3% do saldo deficitário, seja para os serviços de reboque (Res.2023=-640 mil €), pilotagem (Res.2023=-423 mil €) e da TUP Navio (Res.2023=-148 mil €)²⁶.

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

Revisão Tarifária do Porto de Sines

66. Na memória justificativa que acompanha a proposta de RT para 2026, a APS propõe para o porto de Sines 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.

67. São exceção a esta regra genérica:

67.1. O aumento médio de 14,82% das tarifas de utilização de pessoal, com o fundamento de fazer face à previsão de um aumento de encargos com o pessoal

²⁶ Ver Nota de Rodapé 20.

decorrente de negociações salariais, contudo, não sendo expetável que venha a ter impacto nas receitas do porto, em razão da utilização de pessoal de modo avulso e constituindo um serviço historicamente residual.

Importa notar que as taxas de utilização de pessoal não têm sido objeto de atualização de valores desde 2007 e, principalmente, que, em regra, as diversas tarifas vigentes pela utilização das instalações e equipamentos da APS, dentro da área de jurisdição do porto de Sines e relativos à sua exploração económica, incluem sempre o custo de utilização do pessoal indispensável à execução do serviço e a ele afeto pela autoridade portuária, pelo que os clientes dos diversos tipos de serviços de exploração portuária acabam por não ser afetados, mas apenas quando utilizam pessoal para além do normalmente previsto em cada tipo de operação.

67.2. O aumento excecional extraordinário na Tarifa de Pilotagem de +4%, para além de +1,9% relativo ao IHPC, perfazendo, no total, +5,9%, no enquadramento do acordo dos portos portugueses relativo à adoção de um regime de pré-reforma para os pilotos e tendo em consideração a *“homologação por Despacho de 24-01-2025 do Ministro das Infraestruturas e Habitação e do Secretário de Estado do Tesouro e das Finanças, do Acordo de Pré-Reforma dos Pilotos de Portos e Barras – o qual estabeleceu que, de forma a garantir a total neutralidade financeira do acordo, cada Administração Portuária iria efetuar uma atualização extraordinária da tarifa de pilotagem na magnitude suficiente para acomodar a aplicação desta medida”*.

- Neste contexto, os cálculos indispensáveis realizados pela APS, para dimensionar as necessidades financeiras decorrentes da diretriz emitida pelas suas tutelas, estimaram um valor de cerca de 3,12 M€, no horizonte de 10 anos, no pressuposto de que todos os pilotos optassem pelo usufruto do regime na ocasião em que cumpram os requisitos entretanto determinados, o que implicaria um aumento extraordinário de 5,34% para alcançar a referida neutralidade financeira do acordo.
- Contudo, e ainda que se antecipe que possa ocorrer uma elevada adesão ao regime, a APS considerou oportuno admitir que nem todos os pilotos manifestem interesse em aderir no exato momento que reúnam as respetivas

condições para o fazer, pelo que esta AP decidiu aplicar uma redução de 25% ao acréscimo de encargos apurado (5,34%), resultando no mencionado aumento excecional de +4%, considerando ser, a longo prazo, uma diligência mais equitativa, que protege os utilizadores do risco de um sobre ajustamento

68. Acrescenta ainda a APS que:

- 68.1.** Foram efetuados ajustamentos no articulado da TUP Navio para acomodar situações em que ocorre a mudança do nome do navio ou embarcação no decurso de uma escala ou de embarcações que se mantenham acostadas por fora de outras embarcações ou navios.
- 68.2.** Considera ser *“seguro admitir que a política de atualização tarifária APS, por se restringir, em regra, à aplicação de um fator genérico correspondente às projeções da inflação, tem promovido, nos últimos anos, a diminuição da taxa de rentabilidade do Porto de Sines em termos reais”*.
- 68.3.** A decisão de a decisão do RT relativo ao porto de Sines para 2026, resulta de um conjunto de aspetos, designadamente:
- *“A incerteza em torno da aplicação de tarifas comerciais por parte dos EUA, tem vindo a gerar impactos no comércio internacional, afetando diretamente alguns dos mais importantes fluxos de mercadorias entre países, e sem que se consiga dimensionar ainda a integral amplitude dos efeitos das decisões recentemente tomadas pelas diversas cadeias logísticas. A instabilidade nas políticas comerciais vai, a curto e a médio prazo, contribuir para a retração de investimentos e para a reorganização das redes de distribuição existentes, o que, por sua vez, não deixará de influenciar, em particular e de modo negativo a procura pelos transportes marítimos de mercadorias”;*
 - *“Uma vez que o transporte marítimo é, de longe, o principal meio de escoamento de mercadorias no comércio mundial, qualquer flutuação nas trocas comerciais acaba por se refletir de forma imediata no volume de carga movimentada pelos portos, comprometendo a previsibilidade e eficiência do sector marítimo. Nos dias que correm, o imponderável parece ser a norma e as medidas tomadas a título contingente, originam incerteza e incrementam o risco. Não se antecipa para breve uma clarificação sobre o plano de*

desenvolvimento do comércio internacional, pelo que, os constrangimentos verificados até ao momento irão manter-se por mais tempo”;

- “A prudência é a conduta que baliza a ação da maioria dos agentes económicos e os múltiplos intervenientes das cadeias logísticas vão tomar decisões com reserva, dada a incerteza que se instalou sobre as próprias componentes dos circuitos: quais as mercadorias na ordem do dia? quais os países intervenientes? quais os terminais portuários implicados? quais os armadores envolvidos? Para transpor os constrangimentos atuais, importa ainda conhecer, não só a abrangência e a expressividade das finalidades e propósitos que secundam as diligências inicializadas no processo comercial global, tal como quem são os protagonistas – novos ou não – que irão desempenhar um papel relevante na distribuição e ainda quais as políticas regulatórias que poderão vir a ser implementadas. Até esse momento, e no que às autoridades portuárias diz respeito, é indispensável que diligenciem no sentido de mitigar o risco e sem a introdução de mudanças imponderadas que possam ser percecionadas como contrárias aos interesses dos utilizadores do porto”;*
- “Não sendo propriamente uma questão recente no setor marítimo, é no tempo presente que se desperta para os impactos dos ETS (Sistema de Comércio de Emissões) na atividade portuária. Não estando em causa o mérito por detrás da medida, visto que o compromisso com a descarbonização constitui matéria de eleição para os mais importantes portos europeus, a introdução dos ETS acarreta um aumento significativo dos custos operacionais para o transporte marítimo, que se repercutem nos preços das cadeias logísticas e, mais uma vez, nos fluxos comerciais. A diminuição da competitividade dos portos europeus consubstancia um risco iminente, onde o tráfego de contentores, nomeadamente as operações de transhipment, encontram alternativas de qualidade equivalente, mas a custos mais reduzidos, nos portos do Norte de Africa, os quais já se encontram a disputar com Sines, a realocização dos movimentos associados a cargas de transhipment”;*
- “Em face da informação disponível, antecipa-se que o ano de 2025 vai revelar uma contração na atividade portuária nacional, em geral, e no Porto de Sines,*

em particular. No que a Sines diz respeito, a movimentação de carga geral contentorizada e de granéis líquidos deverá enfrentar um desvio não negligenciável comparativamente ao antecipado, com efeito direto no volume de negócios, tanto por via da redução dos rendimentos provenientes da tarifa de uso do porto e na tarifa de pilotagem, bem como, dos rendimentos resultantes da aplicação de taxas de concessão e licenciamentos que sejam apuradas em função do movimento de carga”;

- *“Levando em conta que a estrutura de custos do Porto de Sines incorpora sobretudo gastos de natureza fixa e tendencialmente insubstituível, evidencia-se o desafio de periodicamente haver necessidade de garantir forçosamente junto da tutela acionista que está assegurada uma performance adequada aos níveis de desempenho, o que implica o cumprimento do rácio de eficiência operacional – medido pela relação entre gastos operacionais e o volume de negócios –, que provém do conjunto de orientações e limites à evolução de determinadas componentes de despesa e de regras fixadas para a elaboração dos respetivos instrumentos previsionais de gestão. O incumprimento destes critérios, ou a não aceitação dos fatores excecionais que justifiquem o seu incumprimento, poderá implicar a não aprovação do Plano de Atividades e Orçamento com o consequente impedimento de realizar novos investimentos”;*
- *“A revisão tarifária não constitui um exercício de adição elementar de valores às taxas praticadas sobre os bens disponibilizados e os serviços prestados. Se bem que seja relevante atender a regras de concorrência, a deveres de competitividade e à manutenção de um sistema tarifário eficiente, uma vez assegurada a sua observância, não é de somenos, procurar que a rentabilidade da APS não seja penalizada por estar sujeita a preços de aquisição que refletem os efeitos decorrentes da inflação, sem uma resposta adequada e natural, em igual medida, nos rendimentos resultantes do disposto no respetivo regulamento de tarifas”.*

69. A APS apresentou dados comparativos das tarifas cobradas relativas à TUP Navio e pilotagem, entre os principais portos nacionais, concretamente Leixões, Aveiro, Lisboa, Setúbal e Sines, bem como com as correspondentes taxas nos portos espanhóis de

Valência, Barcelona e Algeciras de onde se poderá constatar, em termos genéricos, o seguinte, considerando os valores médios unitário das taxas²⁷:

69.1. TUP Navio

- Para navios-tanque, o porto de Sines é mais barato que os portos espanhóis analisados e de valor superior aos portos nacionais;
- Para os navios porta-contentores, o RT da APS (sem considerar as Tarifas Lumpsum²⁸), para além de ser menos oneroso que os portos espanhóis, também é inferior a Leixões, mas superior a Lisboa, Setúbal e Aveiro, situando-se na ordem de grandeza, com um valor intermédio, de Leixões e de Lisboa;
- No caso dos navios de carga geral, o porto de Sines também é o mais caro em termos nacionais, mas mais barato que os portos espanhóis.

69.2. Pilotagem

- Para os navios-tanque, a pilotagem é mais barata em Sines do que nos restantes portos nacionais, e com uma proporção expressiva comparativamente a Aveiro e Lisboa, contudo, mais onerosa que nos portos espanhóis.
- Nos navios porta-contentores, o porto de Sines (excluindo as Tarifas Lumpsum) pratica um custo de pilotagem inferior aos restantes portos nacionais, e cuja proporção é significativa quando comparado com Aveiro e Leixões, mas sendo superior aos portos espanhóis;
- No caso dos navios de carga geral, o porto de Sines também é o mais barato em termos nacionais, mas mais caro que os portos espanhóis.

70. A participação dos interessados no processo de revisão tarifária no porto de Sines envolveu duas fases; a primeira de consulta, onde se solicitam comentários ao tarifário em vigor (2025), e uma segunda fase de audiência previa formal do projeto de revisão do RT para 2026.

²⁷ Valor médio dos rácios entre a taxa portuária (TUP Navio ou Pilotagem) de cada navio / GT do navio.

²⁸ A Tarifa Lumpsum é uma tarifa por preço único, global e fixo, cobrada por um conjunto de serviços, que é negociada entre um operador e um cliente que, além de simplificar a faturação, pode incluir descontos por volume ou condições contratuais diferentes do tarifário padrão.

70.1. Na fase de consulta, decorrida de 7 a 18 de julho p.p., receberam-se os seguintes contributos:

- *“A Navex - Empresa Portuguesa de Navegação, S.A., agente de navegação, aventou a possibilidade de rever a norma de execução e o modo de aplicação tarifária às embarcações e navios que procedam a operações de abastecimento de bancas, com a atribuição de uma redução de até 10% sobre a TUP/navio em operações de bunkers only e um tratamento diferenciado no apuramento do tempo de estadia em porto nas situações em que, uma vez concluída uma qualquer operação comercial, as embarcações e navios permaneçam em porto a receber bancas e como tal possam ultrapassar o tempo limite de permanência. Adicionalmente, em sequência de contactos havidos com alguns armadores de navios de grande porte, sugestiona que se proceda à modificação das atuais disposições na aplicação de agravamentos nas tarifas de uso do porto, tendo em vista a sua simplificação e possível redução.*

Analizadas as matérias abordadas e ponderados os efeitos da sua aplicação, concluiu-se pela sua inviabilidade, a qual foi transmitida e justificada à proponente: (a) atualmente, o RTAPS Porto de Sines já discrimina positivamente as operações de bunkers only, conferindo uma TUP/navio isolada que representa menos de metade da tarifa de uso de porto aplicada noutras situações de estacionamento ao cais; (b) decorrente de conteúdos relativos à avaliação de riscos de ambiente e segurança, o abastecimento de bancas convencionais por meios moveis flutuantes em fundeadouro continuará a não ser permitido; (c) por razões de eficiência e de produtividade do porto, a existência de tempos limites de permanência do navio em porto é essencial, pelo que, a resposta passa por um adequado planeamento e agendamento eficiente das operações, comerciais e não comerciais; (d) a fim de promover uma melhor perceção sobre as regras constantes do RTAPS Porto de Sines, reconheceu-se a indispensabilidade de clarificar os itens constantes da fatura portuária, nomeadamente passar a discriminar os períodos considerados no apuramento dos agravamentos.”.

- “A MSC Portugal, armador e agente de navegação, formulou as seguintes propostas: (i) a diminuição em 5% das tarifas TUP/navio e pilotagem, no âmbito da tarifa lumpsum, nos respetivos 3 últimos escalões; (ii) o escalonamento da cobrança da taxa adicional devida pelo excesso dos tempos máximos de duração para o serviço de pilotagem; (iii) o incremento em 1% do valor da redução, traduzida num «prémio verde», atribuída aos navios titulares do certificado Bureau Green Award de Roterdão; (iv) o aumento das reduções aos navios que cumpram o serviço de linha de navegação regular, entre 12% e 20% nos diversos escalões estabelecidos; (v) a revisão dos custos relativos ao Plano Portuário de Receção e Gestão de Resíduos, contemplando um desconto de 10% na taxa fixa de recolha de resíduos; e (vi) A possibilidade de se considerar carga por via ferroviária sem destino final Portugal, ou seja, de/para Sevilha, como isenta de aplicação da taxa ISPS.

Em resultado da análise às suas propostas, comunicou-se à MSC Portugal que: (i) não há qualquer justificação para a redução proposta, uma vez que a atualização da tarifa lumpsum tem decorrido na extensão estrita da revisão anual do Regulamento de Tarifas, o qual segue as melhores previsões da taxa de inflação; (ii) as disposições atuais são tidas como adequadas, fomentando a racionalização de meios e eficiência das operações portuárias, devendo a requerente acautelar a marcação das manobras de pilotagem para a ocasião em que haja segurança de que o navio ficará efetivamente pronto para sair, evitando agendamentos incertos que, muitas das vezes, tem como resultado a aplicação da taxa de pilotagem à ordem, por se excederem os 30 minutos de tolerância entre a hora para que é marcada a manobra de saída e o início da manobra; (iii) a recente introdução do índice Environmental Ship Index (ESI) no Regulamento de Tarifas, cuja redução pode atingir 10%, e demais reduções traduzida em “prémio verde” existentes, são as adequadas para a persecução dos objetivos da APS em matéria de descarbonização portuária e do transporte marítimo, pelo que, qualquer redução de taxas é dispensável; (iv) as reduções em vigor na TUP/navio, em particular para os navios em serviço de linha regular, já são muito elevadas, pelo que, qualquer aumento das mesmas terá de implicar uma revisão generalizada do conjunto

de reduções em vigor; (v) a tarifa em causa encontra-se no foro da Gestão Integrada de Resíduos do Porto de Sines, serviço explorado em regime de (sub)concessão, pelo que se encontra fora do âmbito da revisão de tarifários próprios da APS, ainda que, sejam envidados todos os esforços necessários para que as taxas contempladas no tarifário de recolha e tratamento de resíduos sejam justas e equilibradas em função dos serviços prestados, meios requeridos e perfil dos utilizadores; (vi) a taxa ISPS constitui uma taxa prevista no tarifário e aplicada pela concessionária do Terminal XXI, não tendo como tal enquadramento na revisão tarifária em curso, reiterando-se, uma vez mais que, a possibilidade de se isentar a carga movimentada de/para Sevilha por via ferroviária da respetiva taxa ISPS, no entender da APS, poderia configurar uma medida discriminatória, na medida em que iria favorecer a carga com origem/destino Espanha em detrimento da carga nacional.”.

- *“A Portsines - Operações Portuárias, S.A., concessionária do Terminal Multiusos de Sines, que agradeceu a diligência pela consulta e informou não ter comentários a efetuar.”.*

70.2. Na segunda fase, ou seja, do procedimento de audiência formal ao projeto de RT para 2026 propriamente dito, *“resultaram duas interações onde, a PSA Sines - Terminais de Contentores, S.A. agradece a oportunidade facultada de participar no processo de revisão tarifária e dá nota de que não tem qualquer objeção as condições previstas no RTAPS - Porto de Sines para 2026 e a CPLS - Comunidade Portuária e Logística de Sines que veio informar não tem objeções ou comentários à proposta do RTAPS - Porto de Sines para 2026”.*

Revisão Tarifária dos Portos Comerciais de Faro e de Portimão

71. Para o RT de 2026 relativo aos portos comerciais de Faro e Portimão, a APS propõe também uma atualização, em termos genéricos, de +1,9% do seu tarifário, excluindo dessa revisão a taxa de carbono e as taxas dos serviços de reboque, que se mantiveram inalteradas, e as taxas de utilização de pessoal, que, após muitos anos sem atualização, contemplam um aumento médio nos respetivos escalões de 14,82%, bem como, ainda, a Tarifa de Pilotagem, cujos valores foram revistos de acordo com um fator de atualização genérico de 5,9%, nos mesmos termos em que ocorre para o porto de Sines (ver ponto

67.2), para fazer face ao aumento dos encargos com o pessoal decorrentes do novo regime de pré-reforma dos pilotos de portos e barras.

72. Ainda, foram efetuados, e à semelhança do que ocorre no porto de Sines, os ajustamentos no articulado da TUP Navio associadas às situações em que ocorre a mudança do nome do navio ou embarcação no decurso de uma escala ou de embarcações que se mantenham acostadas por fora de outras embarcações ou navios.

73. A APS apresentou dados comparativos das tarifas cobradas nos portos de Faro e de Portimão, com outros portos nacionais e espanhóis, em termos de TUP Navio para navios de passageiros (Portimão) e de carga geral (Faro), e tarifas de pilotagem, reboque e amarração, apurando-se, essencialmente, o seguinte:

73.1. Porto de Faro

- Ao nível da TUP Navio, o porto de Faro é o porto mais caro, seja relativamente aos portos nacionais, mas mais barato que os portos espanhóis de Cadiz e Huelva;
- Na pilotagem, Faro é mais caro que Sines e que os referidos portos espanhóis, mas mais barato que os restantes portos nacionais;
- Em termos de reboque, Faro é mais caro que os restantes portos nacionais, com exceção de Lisboa, bem como mais caro que Huelva e menos oneroso que Cádiz;
- A amarração é mais cara em Faro que nos restantes portos nacionais e espanhóis.

73.2. Porto de Portimão

- Ao nível da TUP Navio, o porto de Portimão é o porto mais caro a nível nacional, mas mais barato de Cádiz e Huelva;
- Na pilotagem, Faro é o segundo porto nacional mais barato a seguir a Sines, mas mais caro que os portos de Cádiz e Huelva;
- Em termos de reboque, Faro é o segundo porto nacional mais caro a seguir a Lisboa, mais caro que Huelva e mais barato que Cádiz;
- A amarração é mais cara em Faro que nos restantes portos.

74. A participação dos interessados no processo de revisão tarifária nos portos comerciais de Faro e Portimão envolveu, tal como em Sines, duas fases, ou seja, de consulta inicial ao tarifário em vigor e de audiência previa formal do projeto de revisão do RT para 2026, não tendo, em qualquer destas fases, sido recebidas pronúncias dos interessados.

Taxa de Rentabilidade Bruta Média

75. Em relação à taxa de rentabilidade, a Tabela 29 apresenta os cálculos efetuados pela APS²⁹ relativamente à TRBM, corrigidas de verbas não elegíveis, calculadas, bem como as respetivas comparações com a TRR de base às análises das revisões tarifárias para 2025 e 2026:

Tabela 29 – Variação da TRBM face à TRR, em 2025 e 2026

Administração Portuária	2025			2026		
	TRR	TRBM	Variação	TRR	TRBM	Variação
APS- Sines	21,93%	22,80%	4%	18,03%	26,56%	47%
APS-Algarve	21,93%	-867,61%	-4056%	18,03%	-680,51%	-3874%
APS-Global	21,93%	4,84%	-78%	18,03%	14,64%	-19%

- 75.1. No caso do porto de Sines, que apresenta uma TRBM de +26,56, verifica-se, comparativamente com o ano transato, uma tendência divergente da TRBM relativamente à TRR, passando de +4% relativamente à atualização do tarifário de 2025, para +47% no que concerne à revisão do tarifário de 2026, infletindo a tendência de aproximação destes dois parâmetros que se vinha verificando deste o início desta década.
- 75.2. No caso dos portos comerciais de Faro e de Portimão, a TRBM continua a apresentar-se muito negativa (-680,51%), pese embora melhorando relativamente ao valor do ano passado (-867,61%).
- 75.3. Para a APS no seu conjunto, a TRBM consolidada, ou seja, +14,64%, aproxima-se da TRR (+18,03%), passando de um diferencial de -78% no ano transato para, atualmente, -19%.
76. 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

²⁹ Cálculo da TRBM, apresentado pela APS, nos termos exatos do disposto no ponto 5 do Capítulo II (Avaliação), da Deliberação da AMT n.º 1025/2018 (sem ajustamentos de metodologia ponderados pela APS).

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.

- 76.1.** Conforme anteriormente mencionado, a APS, 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 +5,9%, no contexto do acordo entre os portos portugueses relativo à adoção de um regime de pré-reforma para pilotos, não podendo ser ignorado que o resultado de exploração deste serviço ainda é negativo, em especial nos portos do Algarve.
- 76.2.** Pese embora o aumento expressivo previsto de rendimentos em 2026 resultante da aplicação do RT em Sines (+15%), importa ter presente o equilíbrio com os gastos, resultando numa estabilidade do resultado líquido expectável para os exercícios de 2025 e 2026, após uma redução relativa a 2024, a que não é omissa a quebra de movimento portuário que se está a constatar em 2025.
- 77.** Sem prejuízo do exposto, a TRBM específica do porto de Sines, para além da inflexão na trajetória anterior de convergência com a TRR, é a que apresenta o desvio por excesso mais significativo no conjunto dos portos do sistema portuário comercial do continente, sendo recomendável que sejam diligenciadas, no âmbito da política tarifária a prosseguir no futuro, ações no sentido de repor a anterior tendência de convergência entre estas duas variáveis.

Plano de Investimentos

- 78.** O PAO 2025 da APS integra um investimento total neste triénio que ascende a cerca de 119,1 M€ (Tabela 30), repartidos por 41,4 M€ em 2025, 36,4 M€ em 2026 e 41,3 M€ em

2027, dos quais 57,4% provenientes de fundos próprios e o remanescente de fundos da UE e outros.

Tabela 30 – Montantes de Investimentos previstos no PAO, 2025

(10³ €)

INVESTIMENTOS	2025	2026	2027	Total triénio: 2025-2027
Porto de Sines	40 100	30 940	38 925	109 965
Portos do Algarve	1 310	5 455	2 400	9 165
TOTAL	41 410	36 395	41 325	119 130

79. No porto de Sines, com um investimento global de 110 M€ no triénio 2025-2027, destacam-se as seguintes intervenções de valor mais intensivo, sem prejuízo da continuidade e, ou, conclusão de outras ações, de elevada importância estratégica para este porto, mas que neste período assumem valores de investimento, ainda relevantes, mas menos expressivos:

79.1. Novas acessibilidade terrestres na zona Leste do porto de Sines, representando 30,8 M€ neste triénio, tendo presente a especial incidência dos terminais desta zona na dinâmica de crescimento do porto de Sines, visando a construção destas acessibilidades o estabelecimento de conexões adequadas aos terminais em operação e outros que se perspetivam para aquela zona, incrementando as condições de operacionalidade, incluindo uma segunda conexão ferroviária, melhorando as ligações multimodais integradas na RTE-T e aumentando a eficiência e a sustentabilidade ambiental.

79.2. Eficiência energética e energias renováveis, com um investimento de 15,5 M€ neste triénio, envolvendo ações associadas a: (i) Energias renováveis, incluindo centrais fotovoltaicas em regime de autoconsumo, unidades de armazenamento de energia e eólica *onshore* em regime de autoconsumo; (ii) implementação de sistemas e equipamentos de eficiência energética, de monitorização de consumos e carregamento de viaturas; e (iii) fornecimento de eletricidade a navios acostados (*OPS – Onshore Power Supply*).

79.3. Rede elétrica de média/alta tensão, no valor de 7,6 M€ neste triénio, incluindo: (i) Ampliação da rede elétrica de alta tensão (60 kV); (ii) atualização técnica

(equipamentos e cabos); (iii) licenciamento da rede elétrica do TGLS; e (iv) fornecimento de alimentação elétrica a novas instalações.

- 79.4.** Pre-gate e área de espera de camiões, ascendendo a 10 M€ em 2025-2027, tendo como objetivo dar cumprimento às questões de controle de acessos no terminal de contentores, minimizando constrangimentos junto à zona da portaria, reduzindo os tempos de espera e garantindo operações otimizadas.
- 79.5.** Novo centro de despacho de mercadorias, envolvendo um investimento de 8 M€ integralmente realizado neste triénio, tendo em vista criar condições para a agilização do despacho de contentores nos processos de exportação e importação no porto de Sines, através da construção das infraestruturas necessárias que permitam a realização dos fluxos intermodais que caracterizam a operação, movimentação e inspeção pelas autoridades, sem atrasos prejudiciais à *performance* dos *stakeholders*, públicos e privados, envolvidos no processo.
- 79.6.** Reabilitação de betão e melhoramentos em infraestruturas marítimas, no montante de 6,1 M€ em 2025-2027, incluindo a reabilitação do betão nos postos de acostagem 9 e 10 do TPQ e no TGLS, a par da reabilitação/construção de infraestrutura marítima e equipamentos para suporte ao estacionamento, nomeadamente durante a fase de abastecimento de energia às novas lanchas 100% elétricas.
- 80.** Para os portos comerciais do Algarve, com um investimento associado de 9,2 M€ no triénio 2025-2027, destacam-se as seguintes intervenções:
- 80.1.** No porto de Faro: (i) Reabilitação de acessibilidades rodoviárias (360 mil €); (ii) arranjos exteriores, portaria e vedações (150 mil €); (iii) construção / ampliação / melhoramento de edifícios (100 mil €); e (iv) plano de pormenor do porto de Faro (100 mil €).
- 80.2.** No porto de Portimão: (i) Eficiência energética e energias renováveis, incluindo a implementação de sistemas e equipamentos de eficiência energética, de monitorização de consumos e de carregamento de viaturas, bem como o fornecimento de eletricidade a navios acostados (OPS) (5 M€); (ii) reabilitação de cais e rampa ro-ro do porto de Portimão (2,3 M€); (iii) reabilitação dos molhes de proteção marítima do porto de Portimão (500 mil €); (iv) construção / ampliação /

melhoramento de edifícios (100 mil €); e (v) arranjos exteriores, portaria e vedações (100 mil €).

Síntese da Análise

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

- 81.1.** 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.
- 81.2.** A atualização extraordinária da Tarifa de Pilotagem em +5,9%, integra o aumento extraordinário relativo ao regime de pré-reforma dos trabalhadores da carreira técnica de pilotagem ao serviço da APS, resultando este último 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.
- 81.3.** Por sua vez, o aumento médio de +14,82% nas tarifas de utilização de pessoal, para fazer face à previsão de um aumento de encargos com o pessoal decorrente de negociações salariais, não deve ter um impacto com significado, na medida em que constitui um serviço avulso e residual, apenas utilizado quando é solicitado pessoal para além do normalmente previsto em cada serviço objeto do RT, cujos custos de pessoal já estão incluídos.
- 81.4.** Sem prejuízo da conformidade da 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, particularmente no porto de Sines, mas também nos portos de Faro e de Portimão, incluindo designadamente no que reporta à procura dos serviços destas infraestruturas portuárias e respetiva movimentação de navios, mercadorias e passageiros.
- 81.5.** Observa-se uma tendência de divergência entre a TRBM e a TRR, no porto de Sines, infletindo o esforço de aproximação entre estes dois parâmetros que se vinha verificando deste o início desta década, importando, contudo, ter presente o equilíbrio com os gastos, resultando numa estabilidade do resultado líquido expectável para os exercícios de 2025 e 2026, após uma redução relativa a 2024,

a que não é omissa a quebra de movimento portuário que se está a constatar em 2025.

É igualmente a que apresenta o desvio por excesso mais significativo no conjunto dos portos do sistema portuário comercial do continente, sendo recomendável que essa tendência de divergência seja contrariada no futuro.

Por sua vez, para os portos do Algarve, a TRBM continua a apresentar-se muito negativa, pese embora melhorando relativamente ao valor do ano anterior, sendo que, para a APS no seu conjunto, a TRBM consolidada aproxima-se da TRR.

- 81.6.** A participação dos interessados no processo de revisão tarifária, tanto no porto de Sines, como nos portos comerciais de Faro e de Portimão, envolveu duas fases; a primeira de consulta, onde se solicitam comentários ao tarifário em vigor (2025), e uma segunda fase de audiência previa formal do projeto de revisão do RT para 2026.

Apenas foram recebidos contributos na fase de consulta para o porto de Sines, oportunamente respondidos pela APS, conforme constante do ponto 70.1, tendo, na fase de audiência formal, a CPLS e a PSA Sines informado não terem objeções à revisão do RT para o porto de Sines. Não houve pronúncias no caso dos portos comerciais de Faro e de Portimão.

III. CONCLUSÕES

- 82.** No seguimento do exposto, a AMT aprova os Projetos de Regulamento de Tarifas da APS para o Porto de Sines e para os Portos Comerciais de Faro e Portimão, em 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.

- 83.** Releva-se, nomeadamente, que:

- 83.1.** 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 +5,9% 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;

- Em média de +14,82% nas tarifas de utilização de pessoal, para fazer face à previsão de um aumento de encargos com o pessoal, sem impacto relevante expectável, uma vez que constitui um serviço avulso e residual, apenas utilizado quando é solicitado pessoal para além do normalmente previsto e já incluído em cada serviço do RT.

83.2. As TRBM, corrigidas de verbas não elegíveis, apresentadas pela APS, foram as seguintes:

- +26,56% para o porto de Sines, sendo superior à TRR que, para a atualização dos RT de 2026, é de +18,03%, e infletindo o esforço de aproximação entre estes dois parâmetros que se vinha verificando deste o início desta década, importando, contudo, ter presente o equilíbrio com os gastos, resultando numa estabilidade do resultado líquido expectável para os exercícios de 2025 e 2026, após uma redução relativa a 2024, a que não é omissa a quebra de movimento portuário que se está a constatar em 2025.

A TRBM do porto de Sines apresenta o desvio por excesso mais significativo no conjunto dos portos do sistema portuário comercial do continente, importando que se diligencie por iniciativas e políticas tarifárias futuras no sentido da sua reversão.

- Para os portos do Algarve, a TRBM continua a apresentar-se muito negativa (-680,51%), pese embora melhorando relativamente ao valor do ano anterior, sendo que, para a APS no seu conjunto, a TRBM consolidada aproxima-se da TRR.

83.3. Na participação dos interessados no processo de revisão tarifária, tanto no porto de Sines, como nos portos comerciais de Faro e de Portimão, foram recebidos alguns contributos relativos ao porto de Sines numa primeira fase de consulta ao regulamento tarifário em vigor (2025), essencialmente relacionados com a aplicação de reduções ou agravamentos nas tarifas, ou proposta de diminuição de tarifas, as quais foram objeto de apreciação da APS, mas não integradas, na medida em que os argumentos apresentados pelos interessados já estariam contemplados nos princípios de melhores práticas constantes do RT, tendo as respetivas justificações sido oportunamente comunicadas aos interessados.

83.4. Na fase de audiência formal do RT para 2026, a CPLS e a PSA Sines informado não terem objeções ao projeto de revisão tarifária para Sines.

Por sua vez, não houve pronúncias no caso dos portos comerciais de Faro e de Portimão.

84. Neste contexto, recomenda-se à APS que:

- Proceda a uma monitorização dos impactos dos aumentos extraordinários da Tarifa de Pilotagem em termos da competitividade, particularmente no porto de Sines, mas também nos portos de Faro e de Portimão;
- Diligencie por iniciativas e políticas tarifárias futuras no sentido da reposição da tendência de convergência entre a TRBM e a TRR que vinha sendo prosseguida anteriormente, mas que foi infletida na proposta de revisão do RT para 2026.

Lisboa, 20 de novembro de 2025.

A Presidente do Conselho de Administração

Ana Paula Vitorino