

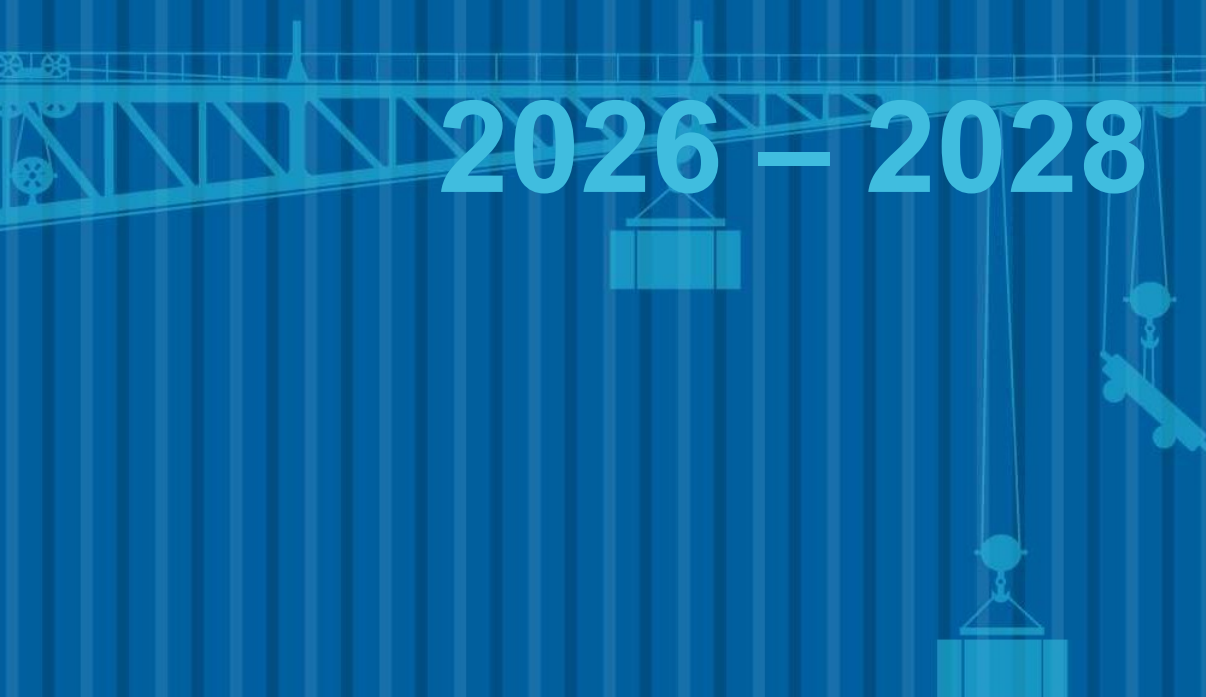


APDL

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS
DOURO • LEIXÕES • VIANA

— W W W . A P D L . P T —

Plano de Atividades e Orçamento



2026 – 2028



APDL

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS
DOURO • LEIXÕES • VIANA

Plano de Atividades e Orçamento

setembro de 2025

Índice

Abreviaturas	4
Plano de Atividades e Orçamento	5
I. Introdução	6
II. Estratégia de Médio Prazo	15
III. Plano de Atividades e indicadores de desempenho	21
IV. Plano de Investimentos	29
V. Recursos Humanos	39
VI. Análise das Projeções Económico-Financeiras	41
VII. Contrato Programa/Contrato de Serviço Público/Contrato de Concessão de Serviço Público	48
VIII. Quadro Síntese das autorizações requeridas	49
IX. Outros	50
X. Anexos	56

Abreviaturas

Abreviatura	Designação
AGM	Avaliação de Gestão Mensal
AMT	Autoridade da Mobilidade e dos Transportes
APDL	Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S. A.
BEI	Banco Europeu de Investimento
CEF-T	<i>Connecting Europe Facility - Transport</i>
CMVMC	Custo das Mercadorias Vendidas e Matérias Consumidas
DGRM	Direção Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos
DLEO	Decreto-lei Execução Orçamental
DUE	Deliberação Social Unânime por Escrito
EBIT	<i>Earnings Before Interest and Taxes</i> - Resultados Antes de Juros e Impostos
EBITDA	<i>Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization</i> – Resultado antes de juros, impostos, amortizações e depreciações
FSE	Fornecimentos e Serviços Externos
GTIEVA	Grupo de Trabalho das Infraestruturas de Elevado Valor Acrescentado
IGCP	IGCP - Agência de Gestão de Tesouraria e da Dívida Pública
IEPAO	Instruções para a Elaboração dos Planos de Atividade e Orçamento
IRCT	Instrumento de Regulamentação Coletiva de Trabalho
OPS	<i>Onshore Power Supply</i>
PACS	Programa de Ação Climática e Sustentabilidade
PIB	Produto Interno Bruto
PRR	Plano de Recuperação e Resiliência
SISEE	Sistema de Informação do Setor Empresarial do Estado
TFML	Terminal Ferroviário de Mercadorias de Leixões
VCP	Via de Cintura Portuária

Plano de Atividades e Orçamento

I. Introdução

Em conformidade com as diretrizes definidas pelo Acionista, o Plano de Atividades e Orçamento para o triénio 2026-2028 da APDL – Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A. foi elaborado, no decorrer do ano de 2025, que se dita como um ano de consolidação das cadeias logísticas e continuidade da recuperação financeira, após o contexto excecional de instabilidade logística e económica vivenciada mundialmente durante os últimos cinco anos.

O presente documento teve como base as Instruções para a Elaboração dos Planos de Atividade e Orçamento para 2026-2028.

1. Caraterização da empresa, Missão, Visão, Valores e Modelo de Negócio

A APDL – Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A. (doravante designada por APDL), adota a forma de sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos, sendo responsável pela gestão do Porto de Leixões, do Porto de Viana do Castelo e da Via Navegável do Douro, visando a sua exploração económica, conservação e desenvolvimento, abrangendo o exercício das competências e prerrogativas de autoridade portuária que lhe estejam ou venham a ser cometidas. A APDL é ainda responsável pela gestão dos terminais ferroviários de mercadorias da Guarda e de Leixões.

Vinculada à estratégia ambiental e operacional, a transferência da gestão direta dos Terminais Ferroviários de Mercadorias da Guarda e de Leixões para a jurisdição da APDL, determinada através dos Decretos de Lei n.º 24/2022 de 4 de março e n.º 55/2022 de 17 de agosto, contribuirá significativamente para o aumento da intermodalidade ferroviária, para o alargamento da área de influência dos portos e para o descongestionamento dos eixos rodoviários.

Para a APDL, esta conexão entre o transporte marítimo e ferroviário é decisiva para a eficiência da resposta do Porto de Leixões aos seus Clientes, ao permitir uma melhoria dos processos, através de uma maior agilidade, simplificação e otimização da movimentação de carga de e para Leixões, e uma diminuição das assimetrias do território, com evidente redução da pegada ambiental.

Para o efeito, a APDL visa promover um conjunto de intervenções de modernização de áreas e infraestruturas nos Terminais Ferroviários de Mercadorias de Leixões e da Guarda que ambicionam contribuir para a melhoria das condições das infraestruturas, quer ao nível do desempenho operacional do terminal, quer ao nível das condições de segurança. Para além de permitir a melhoria das condições de operação dos atuais terminais rodoferroviários e o aumento da capacidade de movimentação de carga contentorizada, as intervenções planeadas, contribuirão para o aumento da eficiência operacional, o aumento da integração e eficiência da cadeia logística, e para a potencialização do desenvolvimento da intermodalidade ferro-marítima, promovendo-se igualmente uma logística mais sustentável. No caso dos trabalhos para a implementação do Porto Seco da Guarda, estes encontram-se em curso desde julho de 2025, estando estimada a sua conclusão para o 2º trimestre de 2026, prevendo-se o início dos trabalhos associados à modernização do Terminal Ferroviário de Mercadorias de Leixões ainda durante 2026.

A APDL dispõe efetivamente de uma rede de terminais ferroviários de mercadorias estrategicamente localizados, interconectados com a Rede Ferroviária Nacional e com os principais terminais marítimos da fachada atlântica, traduzindo-se como promotores de um sistema logístico multimodal mais eficiente e robusto, com claras vantagens ao nível da melhoria das condições ambientais no acesso aos portos e respetiva envolvente urbana, com evidente redução da pegada ambiental, através da descarbonização e da transição energética deste setor da economia.

É um facto que, a sustentabilidade ambiental é prioridade no cluster portuário da área de jurisdição da APDL, estando a ser colocado um enfoque significativo no nível da melhoria das condições ambientais. De acordo com o seu compromisso com a sociedade e o ambiente, e em alinhamento com o Green Deal Europeu, a APDL enquanto empresa social e ambientalmente responsável, ambiciona ser parte ativa na transição

energética, assumindo o compromisso de atingir a Neutralidade Carbónica até 2035, conforme previsto no *Roadmap* para a Descarbonização e Transição Energética no Porto de Leixões.

Nesse mesmo âmbito, foram definidas 7 medidas principais, a fim de responder às necessidades identificadas, e para as quais foram definidos os Planos de Ação correspondentes.

ROTEIRO PARA A TRANSIÇÃO ENERGÉTICA PARA A NEUTRALIDADE DE CARBONO

PLANO DE ACÇÃO	OBJECTIVO PRINCIPAL
 ONSHORE POWER SUPPLY (OPS)	Descarbonização do tráfego marítimo durante a sua estadia no Porto de Leixões.
 FONTES DE ENERGIA RENOVÁVEIS (FER)	Utilizar os recursos do porto para produzir energia limpa e tornar-se um porto auto-suficiente.
 COMBUSTÍVEIS ALTERNATIVOS	Abandono dos combustíveis fósseis e descarbonização das frotas que não podem ser electrificadas.
 ELECTRIFICAÇÃO DAS ACTIVIDADES PORTUÁRIAS	Descarbonização da actividade portuária e do tráfego terrestre.
 DIGITALIZAÇÃO	Apoiar a transição energética do Porto de Leixões através da implementação de novas tecnologias digitais.
 QUALIDADE DO AR	Acompanhamento do impacto real das medidas implementadas na melhoria da qualidade do ar.
 REDE ELÉCTRICA	Disponibilidade de uma rede eléctrica com capacidade suficiente para satisfazer as novas exigências previstas para o porto.

Traduzindo-se como um instrumento de grande prioridade na estratégia da empresa, deu-se já início ao processo de concretização do *Roadmap* para a Descarbonização e Transição Energética no Porto de Leixões, encontrando-se em curso um vasto conjunto de medidas, acordos e investimentos, potenciando *quick wins* na perspetiva da monitorização e redução do impacto ambiental da atividade portuária, assim como a priorização de investimentos a promover em OPS, energias renováveis, combustíveis alternativos e eletrificação das atividades portuárias.

Realça-se, evidentemente, os investimentos previstos executar por forma a capacitar, em termos de energia, a infraestrutura portuária, possibilitando uma resposta adequada às futuras necessidades de eletrificação das atividades do porto, como é o caso da construção de uma nova Subestação de Alta Tensão no Porto de Leixões, a par da remodelação da Rede de Média Tensão, com a ampliação da sua capacidade dos atuais 15 kV para 30 kV. A realização dos referidos investimentos é imprescindível para o porto, na criação de condições para responder às obrigações legais, temporalmente mais próximas, que carecem da concretização de medidas celeremente, como é o caso da obrigatoriedade de garantir, até 2030, nos portos que integram a rede TEN-T, o abastecimento elétrico a 90% das escalas de navios porta-contentores e de passageiros/cruzeiros. O abastecimento elétrico será garantido com a implementação de sistemas OPS, numa primeira fase, no Terminal de Contentores Sul e no novo Terminal de Cruzeiros do Porto de Leixões, numa segunda fase, no Terminal de Contentores Norte, Molhe Sul e Terminal de Passageiros na Doca 1 Norte do Porto de Leixões, e, por último, numa terceira fase, nos terminais de carga-geral, petroleiro e Ro-Ro do Porto de Leixões.

Paralelamente, de forma aumentar a eficiência e operacionalidade atual da atividade portuária, garantindo igualmente capacidade resposta à perspetiva de aumento do tráfego e respetiva intensidade na zona portuária, assim como de preparação para futuras exigências para infraestruturas e equipamentos mais robustos, a APDL, com complemento financeiro comunitário, encontra-se atualmente a substituir e modernizar as vias portuárias de Leixões, promovendo igualmente o reordenamento da circulação em determinadas zonas portuárias, com o objetivo de melhorar as condições de acesso, responder de forma eficiente aos fluxos atuais e futuros de movimento portuário, com reflexos no aumento da eficiência operacional e benefício dos demais *stakeholders*.

Integrando os objetivos estratégico da empresa de “Capacitar o Sistema Logístico Multimodal” e “Melhorar as Condições de Operação, de Segurança e Ambientais”, planeia-se executar um conjunto de investimentos ao nível da implementação de uma nova solução de pavimentação que impulsionarão as vias portuárias para patamares técnicos de maior resiliência, quer à utilização mais intensiva, quer a fenómenos climáticos extremos.

A requalificação da VCP e modernização das gates de acesso ao porto, permitirão ainda melhorar as condições de segurança e ambientais (por exemplo, através da redução da poluição sonora) e a diminuição dos custos de manutenção e dos constrangimentos à circulação rodoviária.

Adicionalmente, destaca-se ainda, o avanço da concretização dos projetos de investimento associados (1) à construção de um Centro Inspetivo no Porto de Leixões – por forma a permitir a consolidação e otimização dos serviços de inspeção obrigatórios e do desempenho e integração das cadeias logísticas em que o porto se insere, visando a melhoria da qualidade da oferta de serviços portuários e o aumento da capacidade de inspeções veterinárias/fitossanitárias e de inspeções alfandegárias, incrementando fortemente as condições de eficiência e de mobilidade na zona portuária e permitindo a recuperação do espaço atualmente ocupado pelos serviços de inspeção para a movimentação portuária –, e (2) à modernização da Ponte Móvel do Porto de Leixões – como meio de mitigação dos problemas atuais verificados e melhoria substancial das condições estruturais e de operação da ponte, para além de possibilitar a previsão das necessidades de manutenção e programação das intervenções necessárias para horários “*off-peak*”, contribuindo para a melhoria das condições básicas de operacionalidade e segurança desta infraestrutura que desempenha um papel crucial na acessibilidade marítima dos navios às docas interiores do porto –, investimentos outrora destacados em plano como necessários, agora comparticipados financeiramente por fundos comunitários.

A APDL visa assim articular todas as diretrizes, com a plena operacionalidade das unidades de negócio que gere, juntamente com a defesa da qualidade do serviço público prestado, a prevenção de riscos ambientais, a coordenação e colaboração com os agentes políticos, económicos e sociais, e a consolidação da imagem institucional reconhecida e valorizada na sua envolvente.

Para o efeito, a APDL continuará assim a contar com o empenho e o contributo de todos os *stakeholders* e Comunidade Portuária, assumindo o seu legado, com uma posição ativa no desenvolvimento de novas soluções no ecossistema portuário, com foco no negócio e na diversificação de novas unidades empresariais, assentes na sustentabilidade ambiental, no recurso a energias renováveis, na intermodalidade e nos processos de digitalização.

A estratégia de desenvolvimento da atividade da APDL e das suas unidades de negócio parte da definição de elementos fundamentais - a Missão, os Valores e a Visão -, estabelecidos numa perspetiva temporal ajustada ao período de vigência do seu plano estratégico e ao alinhamento do plano de ação. Estes elementos estabelecem os conceitos e princípios básicos da identidade da APDL segundo os quais esta se apresenta junto dos seus membros e da comunidade onde se insere, com particular destaque no âmbito dos seus *stakeholders*. Estes elementos são considerados e respeitados em todas as fases do ciclo de gestão, sendo caracterizados da seguinte forma:

A Missão, e então, a razão da existência da APDL consiste em “Desenvolver e alcançar as melhores soluções logísticas integradas para os nossos clientes e parceiros. Promover um sistema logístico multimodal (portuário, ferroviário e fluvial) mais eficiente e robusto, focado na descarbonização e na transição energética”.

A Visão é “Ser o melhor complexo portuário e logístico da fachada atlântica da Europa, com foco no meio ambiente, na tecnologia e na resiliência”.

Os **Valores** que orientam a sua atuação são:

- Partilha, articulação e integração de infraestruturas, das infraestruturas e competências entre as unidades de negócio da APDL;
- Liderança em sustentabilidade e inovação;
- Orientação para o cliente e postura sistemática de excelência, alinhado com o sistema de gestão da qualidade e objetivos estratégicos;
- Ética, lealdade e orgulho de pertença à empresa;
- Motivação e reconhecimento do mérito dos colaboradores;
- Fiabilidade, segurança e salvaguarda do ambiente nas operações;
- Criação de valor e sustentabilidade financeira;
- Exercício pleno de autoridade portuária orientado para o interesse público;
- Integração com a envolvente e promoção do desenvolvimento regional.

No que concerne ao nível de planeamento tático e operacional, a APDL revê anualmente o seu Mapa Estratégico – atualmente definido com recurso à metodologia *Balanced Scorecard* –, sempre em conformidade com os Objetivos Estratégicos a alcançar pela empresa e respetivos procedimentos, priorizando o mapeamento e alinhamento das interações entre os Objetivos Estratégicos. Para cada Objetivo Estratégico são definidos indicadores, planos de ações e projetos que permitem medir a respetiva execução de acordo com as metas estabelecidas.

O respetivo acompanhamento e controlo da execução da Estratégia e do desempenho da empresa é efetuado numa base mensal, através de reuniões do Conselho de Administração com as chefias de primeiro nível da empresa, denominadas por AGM, sendo identificados os desvios e definidas as medidas corretivas mais adequadas, tendo por base a metodologia FCA (Facto, Causa, Ação).

No decorrer destas sessões é analisada igualmente a evolução da atividade face ao previsto no Plano de Atividades e Orçamento, quer ao nível do tráfego marítimo, fluvial e ferroviário, quer ao nível da execução do investimento, da qualidade do serviço prestado, do impacto económico-financeiro, da evolução dos indicadores fixados pela Tutela financeira e do cumprimento das metas dos indicadores definidos, permitindo implementar as ações necessárias para corrigir e melhorar o desempenho da empresa e de cada uma das unidades de negócio.

Para além deste acompanhamento e controlo interno, a APDL:

- publica na sua página da internet informação sobre o desempenho da empresa (Relatório e Contas, Relatório de Governo Societário, Relatórios de Gestão trimestrais, Plano de Atividades e Orçamento);
- efetua reportes mensais/trimestrais de informação junto da Tutela financeira em SISEE;
- efetua reporte de informação sobre execução de investimentos e evolução da atividade junto da Tutela setorial e;
- efetua a prestação de contas ao Tribunal de Contas.

Cientes dos desafios que se colocam ao país e à comunidade envolvente, a APDL continua a assumir a importância estratégica das suas infraestruturas para a economia local, regional e nacional como promotora de uma visão sustentável e ambiciosa para o território.

Com influência direta em 6% no PIB e emprego nacional e 12% do PIB e emprego da região norte, a APDL continua firme no seu compromisso em investir na resiliência portuária como um fator mobilizador para a dinamização económica da região e sustentabilidade da sua atividade, aliada à prossecução de um paradigma de descarbonização, neutralidade carbónica e de eficiência das operações e serviços subjacentes à sua normal atividade, num domínio integrado entre a movimentação de carga e a logística, através da promoção e aumento da quota ferroviária na interface marítima.



2. Indicadores gerais (atividade, RH, investimento e económico-financeiros)

Apresenta-se de seguida, os principais indicadores da APDL (quando aplicável, por unidade de negócio) no que se refere à atividade da empresa, recursos humanos, valores de investimento e respetivas fontes de financiamento, assim como alguns dos indicadores económico-financeiros.

Atividade

Atividade	unidade	2024 (Real)	2025 (Estimativa)	2026 (Previsão)	2027 (Previsão)	2028 (Previsão)	Variação % P2026/E2025
Tráfego Portuário							
Porto de Leixões							
Total de Carga Movimentada	ton	14 381 793	14 820 000	15 330 000	15 740 000	15 830 000	3,4%
Movimento de Contentores	TEU	715 061	694 000	694 000	694 000	694 000	0,0%
Porto de Viana do Castelo							
Total de Carga Movimentada	ton	322 146	318 309	334 343	335 378	336 414	5,0%
Via Navegável do Douro							
Total de Carga Movimentada	ton	7 338	4 000	9 550	17 650	25 750	138,8%
Intermodalidade Ferroviária							
Terminal Ferroviário de Leixões							
Comboios	nº	1 864	1 912	1 950	1 990	2 030	2,0%
Contentores movimentados	nº	56 111	56 466	57 600	58 750	59 930	2,0%
Terminal Ferroviário da Guarda							
Comboios	nº	0	0	234	318	325	n.d.
Contentores movimentados	nº	0	0	7 180	9 760	9 960	n.d.
Passageiros							
Porto de Leixões	nº	195 328	235 205	235 000	235 000	235 000	-0,1%
Via Navegável do Douro	nº	1 377 858	1 452 597	1 516 700	1 583 900	1 654 200	4,4%

Para 2025 estima-se uma recuperação do movimento de carga no Porto de Leixões face ao registado no ano de 2024, perspetivando-se, a manutenção dessa tendência de crescimento no triénio 2026-2028 ao nível do total da carga, apesar da previsão ao nível do movimento de contentores ser negativa em 2025, mantendo-se nos anos 2026 a 2028.

No Porto de Viana do Castelo e na Via Navegável do Douro as perspetivas são semelhantes, estando previsto que, apesar da quebra estimada para 2025, estas duas unidades apresentem um crescimento nos anos subsequentes.

Quanto aos Terminais Ferroviários de Mercadorias de Leixões e da Guarda, estima-se que a evolução da atividade seja favorável ao longo do triénio.

Em relação ao movimento de passageiros, as perspetivas são positivas, principalmente no Porto de Leixões, com um aumento de 20,4% em 2025 e manutenção no triénio 2026-2028. Na Via Navegável do Douro o crescimento é menor, mas consistente ao longo do período de projeção.

Recursos humanos

Os principais indicadores associados aos Recursos Humanos da APDL seguem apresentados no seguinte quadro:

Recursos Humanos	2023	2024	2025	2026	2026 vs. 2025	
	Executado	Executado	Estimativa	Previsão	Valor	%
Nº Total RH (O.S.+Dirigentes+Efetivos)	284	297	298	299	1	0,3%
Nº de Órgãos Sociais (O.S.)	9	9	9	10	1	11,1%
Nº de Dirigentes sem O.S.	11	11	11	11	0	0,0%
Nº de Efetivos sem O.S. e sem Dirigentes	264	277	278	278	0	0,0%
Gastos totais com pessoal (euros)	18 248 786	19 791 530	22 347 004	22 657 447	310 443	1,4%

Perspetiva-se, para 2026, a manutenção do número de pessoas nos quadros da APDL, apenas se registando um aumento líquido de uma pessoa ao nível dos órgãos sociais.

Contudo, os gastos com pessoal deverão registar um incremento em cerca de 1,4%, totalizando assim 22,7 milhões de euros. Contudo, a estimativa de 2025 inclui um gasto extraordinário relacionado com um regime de pré-aposentação para pilotos no valor de cerca de 700 mil euros, que se expurgado implica uma variação superior entre 2026/2025 (+4,7%). Para este aumento de gastos com pessoal contribui essencialmente a majoração de uma Base de Remuneração para todos os trabalhadores, as valorizações remuneratórias obrigatórias, as novas contratações e o incentivo para a aposentação voluntária de trabalhadores, conforme detalhado no capítulo V. Recursos Humanos.

Investimento

O Plano de Atividades e Orçamento proposto pela APDL para o horizonte temporal 2026-2028 abrange investimentos orçamentados no valor de 157,003 milhões de euros, dos quais 127,891 milhões de euros referentes ao Porto de Leixões, 8,631 milhões de euros ao Porto de Viana do Castelo, 13,692 milhões de euros à Via Navegável do Douro e 6,789 milhões de euros à área de Intermodalidade (nos terminais ferroviários de mercadorias da Guarda e de Leixões).

Milhares de euros

Investimento	2026	2027	2028	Total
Porto de Leixões	46 992	40 012	40 888	127 891
Porto de Viana do Castelo	4 511	2 120	2 000	8 631
Via Navegável do Douro	2 962	5 430	5 300	13 692
Intermodalidade	1 039	1 601	4 149	6 789
Total APDL	55 504	49 163	52 337	157 003

O Porto de Leixões continua a ser o objeto da maior parte do investimento previsto, destacando-se ao nível do investimento em curso o associado ao Prolongamento do Quebra-mar Exterior em 300 metros. Trata-se de um investimento público, no âmbito da criação do novo terminal do Porto de Leixões, com um valor de investimento previsto no triénio 2026-2028 de 11,25 milhões de euros, sendo essencial para o incremento da segurança operacional e da competitividade do Porto de Leixões e da economia nacional.

O investimento associado à construção de Campus *Data Center* na área de jurisdição da APDL, objetivando robustecer a atual sala de sistemas da APDL e dispor de uma infraestrutura com um elevado nível de classificação de segurança e de inovação tecnológica, representa 6,82 milhões de euros no período 2026-2028. Este investimento enquadrado com o nível de exigência de um *Data Center* de classificação TIER III – certificação que garante operação e manutenção em simultâneo resultando numa disponibilidade de 99.982%, foi projetado para hospedar sistemas computacionais críticos totalmente redundantes em zonas de segurança compartimentadas e controladas para a segurança e salvaguarda dos dados com as considerações ambientais adequadas.

Com intuito de reduzir a pegada ambiental do Porto de Leixões e responder às obrigações legais até 2030, possibilitando ainda a viabilização da neutralidade carbónica em 2035, é necessário realizar um conjunto de investimentos que permitam capacitar em termos de energia a infraestrutura portuária, de forma a responder adequadamente às necessidades de eletrificação das atividades do porto. Nesse sentido, destacam-se no triénio as intervenções no Porto de Leixões para construção de uma subestação de alta tensão (7,36 milhões de euros), a remodelação da rede de média tensão (5,8 milhões de euros) e a instalação de OPS (16,04 milhões de euros).

No Porto de Viana do Castelo visa-se a melhoria das infraestruturas portuárias e equipamentos existentes, ou seja, a potencialização dos estaleiros navais, a melhoria e implementação de sistemas de auxílio à operação marítima e segurança, assim como o desenvolvimento do cluster das energias renováveis.

Em relação à Via Navegável do Douro, a sua integração no Corredor Atlântico e na rede Core das Redes Transeuropeias de Transporte em toda a sua extensão de 208 km, permite o seu desenvolvimento, quer na perspetiva da atividade marítimo-turística, quer na perspetiva de transporte de carga. A APDL ambiciona dinamizar e estimular a atividade da Via Navegável do Douro, através da implementação de projetos de investimentos relacionados com a reabilitação e beneficiação das suas infraestruturas fluviais e terrestres, reforçando a operacionalidade e a segurança.

A requalificação e melhoria de áreas e infraestruturas nos Terminais Ferroviários de Mercadorias de Leixões e da Guarda, quer ao nível do desempenho operacional, quer ao nível das condições de segurança, irão representar 6,8 milhões de euros, permitindo aumentar a capacidade dos terminais na movimentação de contentores, a operacionalidade, a integração e eficiência da cadeia logística, assim como contribuir para o fomento do transporte de carga por via ferroviária, potenciando o desenvolvimento da intermodalidade ferro-marítima, aumento da quota da ferrovia e consequente descarbonização do transporte de mercadorias.

Os investimentos a realizar pela APDL serão suportados, em grande parte, através de financiamento comunitário e fundos próprios, embora o Orçamento de Estado e o financiamento bancário representem igualmente uma componente importante no financiamento do desenvolvimento dos investimentos da empresa.

Dado o significativo esforço financeiro exigido para a concretização do Plano de Investimentos em curso, o Conselho de Administração tem como pressuposto a não distribuição de dividendos ao Acionista no horizonte temporal em análise.

Indicadores económico-financeiros

A situação económica e financeira da APDL manter-se-á sustentável, como o demonstram os resultados apresentados no quadro seguinte:

Indicadores Económico-Financeiros	2023	2024	2025	2026	2026 vs. 2025	
	Executado	Executado	Estimativa	Previsão	Valor	%
Volume de Negócios (<i>milhares de euros</i>)	65 370	70 210	74 067	78 084	4 017	5,4%
EBITDA (<i>milhares de euros</i>)	37 445	40 652	37 492	40 280	2 788	7,4%
EBIT (<i>milhares de euros</i>)	10 800	16 491	14 252	15 151	899	6,3%
Resultado Líquido (<i>milhares de euros</i>)	6 104	11 032	9 910	11 130	1 220	12,3%
ROACE	1,41%	2,25%	1,94%	1,96%	-	0,02 p.p.
Rentabilidade dos Capitais Próprios	1,42%	2,50%	2,16%	2,33%	-	0,17 p.p.
Autonomia Financeira	0,69	0,71	0,72	0,72	0,00	0,0%
Solvabilidade	2,18	2,49	2,62	2,62	0,00	0,0%

Prevê-se uma melhoria e incremento do nível de atividade da APDL, estimando-se um volume de negócios de 78,1 milhões de euros, o que corresponde a um crescimento de 5,4% face à expectativa de fecho de 2025. Os resultados ainda deverão superar este nível de incremento, esperando-se um crescimento do EBITDA em 7,4% e do Resultado Líquido em 12,3%, ascendendo este a 11,1 milhões de euros em 2026.

Em termos de equilíbrio financeiro de médio e longo prazo, a APDL demonstra manter a capacidade necessária para solver os seus compromissos neste horizonte temporal.

Cumprimento das IEPAO

O Plano de Atividades e Orçamento 2026-2028 da APDL apresenta na generalidade o cumprimento das orientações fixadas nas IEPAO 2026-2028, apresentando-se de seguida algumas justificações para as evoluções previstas:

- Volume de Negócios**
Conforme referido com maior detalhe no ponto 3. do capítulo IX. Outros, prevê-se para 2026 e anos subsequentes, um crescimento gradual do volume de negócios, assente na procura da empresa pela maximização das receitas mercantis. Para 2026, espera-se que este indicador cresça a um ritmo superior ao PIB, fruto do aumento previsto da atividade e do maior nível de atualização tarifária e de rendas (os quais se baseiam em índices do ano anterior).
- EBIT, líq. de provisões, imparidades e correções de justo valor**
Prevê-se uma melhoria deste resultado em 2026 e no triénio.
- Resultado líquido**
Prevê-se uma melhoria deste resultado em 2026 e no triénio. Contudo, em 2028 prevê-se que este resultado se agrave pelo aumento das depreciações e dos gastos financeiros em função do encerramento do projeto do Prolongamento do Quebramar do Porto de Leixões.
- Rentabilidade do Ativo (ROA)**

Prevê-se uma melhoria deste resultado em 2026 e no triénio.

Contudo, este indicador deverá agravar-se em 2027 e 2028, em função do significativo aumento do Ativo, fruto do forte volume de investimentos.

e) Rentabilidade dos RH

Prevê-se uma melhoria deste resultado em 2026 e no triénio. Apesar do agravamento do Resultado Líquido em 2028, conforme exposto na alínea c), o facto de não estar previstos aumentos no quadro de pessoal, mantém a perspetiva de melhoria da rentabilidade operacional dos RH.

f) Rentabilidade do Capital Próprio (ROE)

A explicação da evolução prevista é a mesma da reportada para o ROA, ou seja, prevê-se no triénio um aumento significativo do Capital Próprio da empresa, associado a um recuo dos resultados líquidos em 2028.

g) Endividamento líquido de novos investimentos

O acréscimo do endividamento resulta da necessidade de desembolsos adicionais em 2025 e 2026 do financiamento bancário contratado com o BEI, para financiar o investimento da obra do Prolongamento do Quebramar do Porto de Leixões, conforme descrito no ponto 1. do capítulo IX. Outros.

Contudo, em 2027 e 2028 regista-se uma redução de endividamento.

Será de notar ainda que, a contratação deste financiamento de 60 M€ junto do BEI foi devidamente autorizado através de DUE de 16 de maio de 2023, com concessão de garantia pessoal do Estado, por Despacho do Ministro das Finanças n.º 5165/2023 de 21 de abril. A DUE referida acima autorizou ainda o aumento do valor global do investimento relativo ao Prolongamento do Quebramar e Melhoria das Acessibilidades Marítimas do Porto de Leixões, para 182 M€.

h) Pagamentos em Atraso (Arrears)

Ao longo do triénio 2026-2028 prevê-se a redução do valor de pagamentos em atraso.

i) Volume de negócios (real)

Prevê-se uma melhoria deste indicador ao longo triénio. Ver justificação apresentada na alínea a).

j) Gastos operacionais (%) e Gastos operacionais (corrigido do IPC)

Tal como descrito no ponto 3. do capítulo IX. Outros, prevê-se em 2026 um montante de gastos operacionais, corrigidos do IPC, acima do valor de 2025. Este facto deve-se aos gastos necessários para o início da operação do Terminal Ferroviário da Guarda, aos impactos decorrentes da majoração de uma Base de Remuneração para todos os trabalhadores e do novo serviço de gestão e manuseamento de bagagens de cruzeiros em *turnaround*.

O Conselho de Administração,

João Pedro Moura Castro Neves

Cláudia de Amorim Castro Soutinho

Joaquim Pereira Gonçalves da Silva

II. Estratégia de Médio Prazo

1. Estratégia e contributo para o desenvolvimento económico e social

As linhas de orientação estratégica definidas pela Tutela setorial, assim como o Plano Estratégico de Desenvolvimento 2017-2026 constituem os principais referenciais estratégicos seguidos pela APDL no horizonte temporal de médio e longo prazo, os quais se encontram devidamente alinhados com as políticas europeias para os transportes.

No entanto, e iniciando-se o último ano do horizonte temporal abrangido pelo Plano Estratégico em vigor, a APDL, no decurso do ano transato, desenvolveu e concluiu o Plano Estratégico de Desenvolvimento do Porto de Leixões para o horizonte 2024-2035, plano esse já apresentado à Tutela e devidamente alinhado com os objetivos entretanto definidos pelo Governo, presentes na Resolução do Conselho de Ministros n.º 119/2025, de 12 de agosto, que aprova a Estratégia para os Portos Comerciais do Continente 2025-2035 – PORTOS 5+.

A Estratégia PORTOS 5+ reflete a visão integrada do desenvolvimento dos portos nacionais, priorizando a economia azul, logística e transição energética, cujo objetivo primordial passa por reforçar o “posicionamento de Portugal no contexto das redes transeuropeias de transporte e dos corredores logísticos intercontinentais, fundamentais para a competitividade global do país”. A estratégia para os portos nacionais deverá ter em consideração os cinco objetivos estratégicos definidos, nomeadamente “Mais Investimento e Crescimento”, “Mais Descarbonização e Sustentabilidade”, “Mais Intermodalidade e Conectividade”, “Mais Digitalização e Automação” e “Mais Integração e Segurança”.

A estratégia definida para o Porto de Leixões no horizonte 2035, para além de contemplar os objetivos macro supramencionados, abrangeu a participação ativa da Comunidade Portuária de Leixões, dos Concessionários de movimentação Portuária e da Cidade, nomeadamente do Município de Matosinhos, tendo sido naturalmente influenciada por algumas das últimas alterações relevantes que ocorreram no porto, entre as quais se destacam:

- o encerramento da Refinaria de Matosinhos, com impacto na atividade e nas oportunidades em termos de planeamento portuário e a necessidade de otimização do layout das infraestruturas decorrentes também desse mesmo encerramento;
- a integração dos terminais ferroviários de mercadorias de Leixões e da Guarda na sua esfera de gestão direta;
- a passagem da APDL de gestor de infraestruturas portuárias para um gestor de redes e cadeias multimodais que incluem terminais ferroviários, portos secos e plataformas logísticas, que abre oportunidades de ampliar o *hinterland* do Porto de Leixões considerando o novo papel da APDL na cadeia de transporte; e
- os processos de digitalização e transição energética em curso, em sequência da necessidade de integrar as ações identificadas no *Roadmap* para a Descarbonização e Transição Energética do Porto de Leixões.

Apesar da eficiência que o porto tem demonstrado ao longo dos anos, patenteada através não só do número de navios de todos os tipos e dimensões que nele são operados, como também na diversidade de valências que oferece, existe ainda um elevado potencial de desenvolvimento do Porto de Leixões e do tecido industrial envolvente, favorecendo o crescimento, o emprego, o desenvolvimento económico e a necessária transição energética e digital da nossa economia. Um dos pilares necessários ao desenvolvimento do porto, numa perspetiva de alinhamento com o objetivo “Mais Investimento e Crescimento” relativo ao movimento de navios e cargas, traduz-se em melhorar a sua configuração física, estando por isso mesmo, em curso, projetos que antecipam empreendimentos críticos previstos no plano estratégico, dos quais importa destacar:

- As acessibilidades marítimas de Leixões e o Prolongamento do Quebra-Mar Exterior em 300 metros, que dotarão o porto de melhores condições de segurança para a entrada, manobra e acostagem de

navios, permitindo a entrada de navios de maior dimensão e o reposicionamento de Leixões face às tendências de mercado. Este investimento público gerará melhores condições de segurança em todos os segmentos de tráfego e criará oportunidades de investimento privado, assumindo neste contexto particular relevância a preparação do novo ciclo de concessões de movimentação portuária.

- O desenvolvimento dos trabalhos, com comparticipação comunitária do Programa *CEF Transport*, associados à “Empreitada de Avanço do Cais Norte da Doca n.º 1 e Alargamento da sua Rampa Ro-Ro”, que permitirá, em 2026, estar disponível um cais alinhado, numa extensão, aproximada, de 488 metros, com coroamento à cota + 6 m(ZHL) e frente de acostagem com fundos atuais de -10 m(ZHL), e no futuro, à cota -12 m(ZHL), bem como ficará disponível uma rampa ro-ro alargada em 14 metros. Através deste investimento, o Porto de Leixões poderá receber navios de maior dimensão do que os que atualmente atracam na Doca 1 Norte, assim como navios de todos os segmentos de mercado, incluindo contentores, carga geral fracionada, granéis e carga ro-ro. Além disso, ao promover o alinhamento da Doca 1 Norte com o Terminal de Contentores Norte, e, por conseguinte, permitindo a existência de uma linha de cais contínua de cerca de 1 km, a execução do projeto permitirá alargar a versatilidade de utilizações, nomeadamente a dupla utilização, numa perspetiva civil e militar.
- O projeto de investimento na Construção de Infraestrutura para a Prestação de Serviços Portuários (Centro Inspetivo), com comparticipação comunitária aprovada pelo PACS, que permitirá aumentar a capacidade inspetiva do Porto de Leixões e do Terminal Ferroviário de Mercadorias de Leixões, que resolverá problemas operacionais e ambientais relacionados com os significativos vaivéns de transporte rodoviário entre terminais e os atuais pontos de inspeção existentes.
- O lançamento das novas concessões de serviço público previstas para o Porto de Leixões, com o objetivo de requalificar e expandir as infraestruturas portuárias de serviço público, através do recurso ao investimento e exploração privada, assegurando-se mais concorrência e resposta adequada às exigências atuais e futuras das cadeias logísticas, operacionais e ambientais. Estima-se, no horizonte 2035, proceder ao lançamento de três novas concessões de serviço público para:
 - O Terminal de Contentores de Leixões, incluindo a construção do Novo Terminal de Contentores Norte, com um investimento associado de 430 milhões de euros, possibilitando um aumento da capacidade do Porto de Leixões para esta tipologia de carga para 1,6 milhões de TEU;
 - O Terminal de Carga Geral de Leixões, com vista à movimentação de carga geral, granéis e armazenagem de agroalimentares, com um investimento associado de 85 milhões de euros, viabilizando um aumento da capacidade para 4,5 milhões de toneladas;
 - O Terminal *Roll-on Roll-off* de Leixões, com um investimento associado de 50 milhões de euros, viabilizando um aumento da capacidade para 3,0 milhões de toneladas.

Assumindo a vantagem conseguida através da gestão direta dos terminais ferroviários de mercadorias de Leixões e da Guarda, a APDL revê-se no objetivo “Mais Intermodalidade e Conectividade”, e visa promover uma visão logística e intermodal integrada, melhorando as capacidades de interface ferroviário e desenvolvendo soluções logísticas inovadoras e sustentáveis. Neste sentido, pretende dar seguimento ao conjunto de investimentos previstos para a modernização do terminal ferroviário de mercadorias de Leixões, incluindo a via de circulação interna que permitirá a sua plena integração no porto, cuja Fase 2 conta previsivelmente com comparticipação comunitária do PACS, assim como o desenvolvimento e conclusão dos trabalhos iniciados em julho de 2025 para implementação do Porto Seco da Guarda, fundamentais para promover a intermodalidade ferro-marítima. Do ponto de vista estratégico, esta aposta é fundamental na promoção da movimentação de mercadorias por ferrovia, alicerçada na evolução do Terminal Ferroviário de Mercadorias de Leixões na perspetiva da interface ferro-marítima e no desenvolvimento do Porto Seco da Guarda. Torna-se vital reforçar a conectividade do Porto de Leixões com o Interior, aumentar a competitividade dos seus *stakeholders*, facilitar a descarbonização da cadeia logística e expandir a influência do porto em Espanha.

Complementarmente, ainda procurando atender ao objetivo “Mais Intermodalidade e Conectividade”, e numa perspetiva de melhoria das condições de operação e circulação no Porto de Leixões e reforço da resiliência das infraestruturas, foram aprovadas as candidaturas a financiamento do PACS, viabilizando a concretização dos projetos de Reabilitação das Vias Portuárias (VCP) e Melhoria das Condições da Operação do Porto de

Leixões, assim como de Modernização da Ponte Móvel do Porto de Leixões, estando o primeiro projeto em curso e o segundo prestes a iniciar-se.

Também com enfoque significativo na estratégia do porto e no seu Plano de Investimentos, surgem os investimentos previstos no âmbito do *Roadmap* para a descarbonização e transição energética do Porto de Leixões, que visam acelerar o processo de transição energética e descarbonização dos serviços aos navios, à carga e aos passageiros, conforme ambicionado no objetivo “Mais Descarbonização e Sustentabilidade”, pretendendo-se conseguir o alcance da neutralidade carbónica até 2035. Entre outros, são prioritários os investimentos na eletrificação das atividades portuárias, em fontes de energia renováveis, nos sistemas OPS, no fornecimento de combustíveis alternativos e na digitalização, tal como na capacitação das infraestruturas do porto para garantir a ampliação da potência da rede atual. É importante relembrar que, ambicionando-se o aumento da qualidade de vida dos cidadãos que vivem na vizinhança do porto, encontra-se já em curso a concretização do *Roadmap*, na tentativa de alcançar a neutralidade carbónica do porto em 2035, e portanto 15 anos antes das metas europeias, destacando-se a materialização, no curto prazo, dos seguintes macro investimentos:

- A Implementação de sistemas OPS no novo Terminal de Cruzeiros do Porto de Leixões, no Terminal de Contentores Sul, no Terminal de Contentores Norte, assim como no Terminal de Passageiros da Doca 1 Norte do Porto de Leixões, numa perspetiva de criação de condições para responder às obrigações legais, temporalmente mais próximas, que carecem da concretização de medidas celeremente, como é o caso do Regulamento (UE) 2023/1804 do Parlamento Europeu e do Conselho de 13 de setembro de 2023, que dita a obrigatoriedade de garantir, até 2030, nos portos que integram a rede TEN-T, o abastecimento elétrico a 90% das escalas de navios porta-contentores e de passageiros/cruzeiros. O projeto de implementação do sistema OPS no Terminal de Cruzeiros a materializar até meados de 2027, conta com investimento de 8,1 milhões de euros, com comparticipação comunitária prevista do Fundo de Transição Justa associado ao Programa Regional do Norte 2021-2027 (NORTE 2030), enquanto o projeto de implementação dos restantes OPS mencionados, a ser materializado até final de 2029, conta com um investimento de 13 milhões de euros, e comparticipação comunitária prevista pelo Programa para a Ação Climática e Sustentabilidade – Sustentável 2030.
- A construção de uma nova Subestação de Alta tensão (60kV) no Porto de Leixões, que apresentará uma capacidade de fornecimento de 65 MVA e incluirá a instalação de 2+1 transformadores, assim como a reformulação profunda de toda a Rede de Média Tensão do Porto de Leixões, com ampliação da capacidade dos atuais 15 kV para 30 kV, por forma a garantir o aumento da potência de energia elétrica do Porto de Leixões e assegurar o fornecimento de energia à procura prevista pela APDL para os próximos anos. Este projeto, a ser concretizado até meados de 2029, prevê um investimento de 21,7 milhões de euros, com comparticipação comunitária prevista pelo Programa para a Ação Climática e Sustentabilidade – Sustentável 2030.
- A exploração das fontes de energia renováveis, nomeadamente a solar e a eólica, com vista à produção de energia verde para autoconsumo, por meio da instalação de painéis fotovoltaicos nos telhados dos edifícios e parques de estacionamento, e da instalação de aerogerador no Terminal de Petroleiros do Porto de Leixões. No caso da instalação dos painéis fotovoltaicos, espera-se a concretização até final de 2025, do investimento estimado em 670 mil euros, com comparticipação comunitária prevista do Fundo de Transição Justa associado ao Programa Regional do Norte 2021-2027 (NORTE 2030). Relativamente ao aerogerador, está projetado um investimento de cerca de 5,2 milhões de euros, a ser executado até 2028, inclusive.

A APDL prossegue igualmente com um esforço continuado de inovação e desenvolvimento em várias frentes associadas à digitalização e tem vindo a promover diversas atividades para o desenvolvimento de um porto inteligente, digital e conectado, medidas essas devidamente alinhadas com o objetivo “Mais Digitalização e Automação”, desde logo incorporando no seu plano estratégico, a adoção destas tecnologias nos seus processos de negócio, fundamentais para a operação, mas também no apoio à transição energética.

Entre as várias iniciativas em curso na APDL, nos domínios da digitalização e Smart Port, nomeadamente através do investimento em infraestruturas, equipamentos e aplicações, destaca-se o projeto porto 5G, o desenvolvimento de plataforma de BUS-IoT para suportar as atividades desenvolvidas no âmbito da futura portaria e SIP (Sistema Integrado de Pesagens), assim como as adaptações necessárias para os processos da JUL – Janela Única Logística, que se constituem como um driver da otimização dos processos portuários.

Destaca-se igualmente, no âmbito dos trabalhos iniciados na implementação do Porto Seco da Guarda, a gestão por Interfaces de Programação de Aplicações (API's), que se traduz na criação de interoperabilidade entre o Terminal Ferroviário de Mercadorias da Guarda e os restantes terminais da JUL, API B2B e B2C diretos do terminal da Guarda e integração em GATEWAY API APDL. Uma arquitetura por API desempenha um papel crucial no apoio ao negócio do terminal ferroviário de mercadorias da Guarda em articulação com o Porto de Leixões e o terminal ferroviário de mercadorias de Leixões, bem como na aplicação JUL. Para além de permitir a integração de diferentes sistemas e plataformas, facilitando a comunicação e troca de informações entre o Terminal Ferroviário da Guarda e o Porto de Leixões, a gestão por API possibilita uma visão unificada de todas as operações logísticas, permitindo que os gestores monitorizem o fluxo de mercadorias de forma mais eficaz, podendo muitos processos manuais serem automatizados, reduzindo o tempo e os erros associados ao manuseio de dados.

Em relação ao último objetivo estratégico da PORTOS 5+ (+Integração e Segurança), a relação porto-cidade também figura entre as preocupações da APDL, sendo reforçada no Porto de Leixões, quando se tem em consideração a sua localização junto dos centros urbanos Matosinhos e Leça da Palmeira. Torna-se, portanto, acrescida, a responsabilidade de melhorar a qualidade do ar e reduzir os níveis do ruído no porto e áreas circundantes, sendo, para este efeito, imprescindível que se concretize o processo de descarbonização e impulse a transição para uma economia com zero emissões líquidas de carbono, possíveis a partir da concretização do *Roadmap* – processo já iniciado. Ambicionando promover maior coordenação entre o porto e a comunidade portuária e o município de Matosinhos, encontra-se em curso o reordenamento da via de cintura portuária com o objetivo de facilitar a convivência porto-cidade.

As iniciativas de abertura à cidade, como são exemplo o Dia do Porto de Leixões, o Dia do Porto de Viana do Castelo e o Dia do Douro, ambicionam dar a conhecer às comunidades locais as atividades desenvolvidas e permitir uma maior integração porto-cidade.

Em relação ao Porto de Viana do Castelo, destaca-se o seu potencial como *green shipping* e como *marshalling harbour* das atividades de apoio à logística associada às indústrias emergentes das energias renováveis *offshore* e *onshore*. Nesta unidade de negócio, realce ainda, na sequência do investimento da APDL na melhoria das acessibilidades marítimas, para o desenvolvimento da atividade dos estaleiros navais e para o investimento privado em curso numa Nova Doca Seca para a construção e reparação de navios de maior dimensão.

No que respeita à Via Navegável do Douro, encontra-se em curso a elaboração do Plano de Gestão e Exploração da Via Navegável do rio Douro, que servirá como documento orientador do modelo de gestão integrada e sustentável do negócio, nas diversas áreas de influência e de responsabilidade da APDL sobre a Via Navegável do rio Douro, para os próximos 10 anos, estando a ser realizado numa perspetiva focada na operação e na atividade a desenvolver pelos diversos serviços, considerando a realidade atual e a exponencial tendência de crescimento que se têm vindo a verificar, tendo em atenção que existe uma base infraestrutural, regulamentar, de utilização e de compromissos assumidos.

Apesar das perturbações decorrentes da crise geopolítica, a APDL mantém-se confiante, mobilizada e comprometida com a visão de futuro, com os nossos valores e a nossa missão de promover as melhores soluções logísticas para os nossos clientes e parceiros e de capacitar o sistema logístico multimodal (portuário, ferroviário e fluvial) no sentido da sua excelência, resiliência e sustentabilidade.

2. Objetivos Estratégicos e Setoriais

A Deliberação Social Unânime por Escrito de 27 de fevereiro de 2023 procedeu à eleição dos membros do Conselho de Administração da APDL – Administração dos Portos de Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A., para o mandato 2023-2025, sendo que nos termos e efeitos previstos nos artigos 18.º e 30.º do Estatuto do Gestor Público (EGP) e na Portaria n.º 317-A/2021, de 23 de dezembro, deverá ser elaborada uma proposta de objetivos anuais, a incluir nos contratos de gestão de cada um dos membros do Conselho de Administração desta entidade.

Nesse âmbito, a APDL apresentou uma proposta de indicadores devidamente enquadrados nos objetivos estratégicos, nos objetivos setoriais, nos objetivos específicos e, ainda, em outros objetivos considerados relevantes para a avaliação de desempenho dos gestores da empresa.

De seguida, apresenta-se um breve enquadramento descritivo dos indicadores estratégicos e setoriais e a atualização das respetivas metas associadas para o triénio em análise.

Objetivos Estratégicos

Os objetivos estratégicos são fixados pela tutela financeira e conforme disposto no ponto 1 do artigo 24º do Decreto-Lei n.º 133/2013 de 3 de outubro, identificam as medidas e diretrizes relevantes para o equilíbrio económico e financeiro do Setor Empresarial do Estado.

Desta forma, identificaram-se os seguintes indicadores, atualizando-se as respetivas metas em função do previsto neste PAO 2026-2028:

Indicador	Métrica	Metas		
		2026	2027	2028
Rácio Eficiência Operacional (%)	Gastos Operacionais / Volume de Negócios	59,80%	59,79%	59,78%
Resultado Líquido (€)		11 129 667	11 664 499	11 161 608
Alavancagem Financeira (%)	Dívida Total / Ativo Total	11,87%	10,82%	9,68%

Segue um enquadramento dos indicadores propostos:

- **Rácio Eficiência Operacional**
A descrição deste indicador é apresentada em detalhe no ponto IX.3. Controlo e Contenção de Gastos. Em relação às metas fixadas, correspondem ao previsto no PAO 2026-2028.
- **Resultado Líquido**
As metas fixadas para o triénio para o Resultado Líquido resultam da Demonstração de Resultados constante da proposta de PAO 2026-2028.
- **Alavancagem Financeira**
As metas fixadas para o triénio para a Alavancagem Financeira podem ser verificadas no Balanço constante da proposta de PAO 2026-2028.

Para 2026 verifica-se um aumento do endividamento da empresa, que se espera que atinja nesse ano o montante máximo, começando a decrescer a partir de 2027, pelo efeito combinado da redução da dívida e aumento do ativo da empresa.

Objetivos Setoriais

Atendendo ao disposto nos pontos 2 do artigo 24º e 4 do artigo 39º do Decreto-Lei n.º 133/2013 de 3 de outubro, cabe à tutela técnica identificar a política setorial a prosseguir, com base na qual as empresas desenvolvem a sua atividade.

Desta forma, atentos os objetivos que corporizam a “Estratégia para os Portos Comerciais do Continente 2025-2035 – Portos 5+”, aprovada pela RCM nº 119/2025, de 12 de agosto, foram identificadas as seguintes orientações:

- i. “Mais Investimento e Crescimento”,
- ii. “Mais Descarbonização e Sustentabilidade”
- iii. “Mais Intermodalidade e Conectividade”
- iv. “Mais Digitalização e Automação”
- v. “Mais Integração e Segurança”

A materialização destas orientações encontra-se prevista nos instrumentos de planeamento da organização, nomeadamente nos seus Planos de Atividades e Orçamento.

Para aferir do cumprimento destas orientações selecionaram-se os indicadores constantes do quadro seguinte.

Indicador	Métrica	2026	Metas 2027	2028
Grau de Execução do Investimento do Quebra-Mar	% execução dos valores previstos no PAO 2026-2028	100,00%	100,00%	100,00%
Potência de energia renovável instalada	Instalação de painéis fotovoltaicos de produção de energia	1000 MW	1000 MW	1000 MW

Estes objetivos setoriais integram assim os objetivos de gestão, em cumprimento do disposto na alínea b) do ponto 6 da Portaria n.º 317-A/2021 de 23 de dezembro, tendo por base os valores previstos no Plano de Atividades e Orçamento de 2026-2028.

III. Plano de Atividades e indicadores de desempenho

1. Aspetos Macroeconómicos

Para a elaboração do Plano de Atividades e Orçamento 2026–2028, consideraram-se como pressupostos macroeconómicos de referência para a conjuntura económica portuguesa, os que constam na tabela abaixo, em conformidade com as Instruções para a Elaboração dos Planos de Atividade e Orçamento para 2026–2028, tendo-se recorrido igualmente ao Boletim Económico de junho de 2025 do Banco de Portugal e às Perspetivas Económicas e Orçamentais 2025–2029, de abril de 2025 do Conselho de Finanças Públicas.

Cenário Macroeconómico	2024 (real)	2025 (estimativa)	2026 (previsão)	2027 (previsão)	2028 (previsão)
1. Despesa e PIB (Variação em %)					
PIB	1,9	2,0	2,2	1,7	1,8
Consumo Privado	3,2	2,5	2,2	1,8	1,8
Consumo Público	1,1	1,8	0,7	0,3	0,5
Investimento (FBCF)	3,0	3,7	5,1	1,8	2,7
Procura Interna	2,6	2,3	2,5	1,3	1,7
Exportações	3,4	1,9	2,2	3,3	2,8
Importações	4,9	3,3	2,9	3,2	2,9
2. Preços (Variação em %)					
Taxa de Inflação	2,4	2,0	1,9	2,0	2,0
3. Emprego e Desemprego					
Emprego Total (Variação em %)	1,6	1,4	0,7	0,5	0,1
Taxa de Desemprego (em %)	6,4	6,4	6,4	6,4	6,2

Fontes:

2024: Boletim Económico de Junho/2025 do Banco de Portugal/ INE

2025 a 2028: IEPAO 2026-2028 e Perspetivas Económicas e Orçamentais 2025-2029 do Conselho de Finanças Públicas

O ano de 2024 desenvolveu-se sob um contexto internacional marcado pela manutenção das tensões geopolíticas com impacto ao nível do comércio mundial, pelo que a maior incerteza limitou a atividade económica mundial.

Na economia portuguesa, o ano de 2024 reflete um crescimento moderado sustentado pelo aumento do Produto Interno (+1,9%), do Consumo Privado (+3,2%) e do Investimento (3,0%), salientando-se a robustez da Balança comercial, quer em termos de Exportações (+3,4%) como de Importações (+4,9%), refletindo a forte procura interna, mas também alguma perda de competitividade externa.

O crescimento moderado do PIB em 2024 resulta de uma conjugação de forças internas e externas. O PRR entra numa fase final em 2024, com menos novos projetos iniciados e mais foco na conclusão dos existentes. Isto significa que o impacto direto sobre o PIB é positivo, mas menos intenso do que nos anos anteriores. O Quadro Financeiro Plurianual (QFP) começa a ter um papel crescente, substituindo parcialmente o PRR como fonte de investimento público e privado. Isto contribui para manter a economia em expansão, especialmente em setores ligados à coesão territorial, infraestruturas e digitalização. Em 2024, as tensões comerciais entre EUA e UE permanecem moderadas, mas com potenciais pontos de atrito, nomeadamente em setores tecnológicos e energéticos. Eventuais tarifas adicionais ou barreiras não tarifárias afetaram exportações específicas (por exemplo, bens industriais e agroalimentares), o que pode ter travado o crescimento das exportações para os EUA, embora não tenha sido suficiente para inverter a tendência global positiva.

Parte do dinamismo do Consumo Privado advém de uma antecipação de consumo, devido às expectativas de aumento de preços ou de taxas de juro mais estáveis no futuro, enquanto a Inflação moderada e o crescimento do emprego (+1,6%) contribuem para a estabilização do poder de compra.

Em 2025, o PIB português deverá crescer 2,0%, crescimento ligeiramente superior ao efetivado em 2024, perspetivando-se, porém, um crescimento mais acentuado em 2026 (+2,2%), em virtude de expectativas mais favoráveis para as exportações (+1,9% em 2025 e +2,2% em 2026), e para a procura interna (+2,3% em 2025 e +2,5% em 2026), mas essencialmente devido ao investimento.

Na esfera do Investimento, perspetiva-se aumentar para 3,7%, quando comparado com 2024, estimando-se, por outro lado, uma forte recuperação em 2026 (+5,1%). Este pico poderá estar associado à conclusão dos investimentos apoiados pelo PRR, que atinge maturidade de execução, assim como a grandes projetos em setores estratégicos (energia verde e transição energética, infraestruturas de transporte, digitalização).

As projeções para 2027 sinalizam uma possível estagnação da atividade, devendo o crescimento do PIB abrandar novamente (+1,7%), por via da forte redução do investimento previsto (prevê-se uma variação de apenas +1,8%), tal como da procura interna (+1,3%). As exportações (+3,3%) melhoram, possivelmente com recuperação de mercados externos, mas as importações crescem 3,2%, mantendo pressão externa.

Em 2028, prevê-se uma estabilização do PIB, com a sua taxa de crescimento a rondar 1,8%, enquanto a inflação deverá fixar-se ligeiramente acima dos anos anteriores (variação de +2,0%). Já o Investimento deverá aumentar 2,7%, talvez em resultado de um novo ciclo de projetos ou incentivos ao investimento.

Espera-se que a taxa de desemprego se mantenha nos 6,4% até 2027, diminuindo para 6,2% em 2028. O mercado de trabalho deverá manter a conjuntura favorável que tem vindo a registar, com o crescimento do emprego a ser sustentado pelo aumento da taxa de atividade e ao aumento da população em resultado dos saldos migratórios positivos.

2. Movimento Portuário

Na elaboração das projeções do movimento portuário para o horizonte temporal em análise, a APDL suportou-se nas previsões dos concessionários de serviço público e de uso privativo e nos operadores e clientes que operam e desenvolvem atividades no Porto de Leixões, no Porto de Viana do Castelo, na Via Navegável do Douro e nos Terminais Ferroviários de Mercadorias de Leixões e da Guarda. Posteriormente, essas previsões são objeto de reflexão interna, tendo igualmente em consideração as evoluções históricas e a conjuntura económico-financeira nacional, alcançando-se assim a projeção de tráfego das unidades de negócio da APDL.

➤ Porto de Leixões

Para o exercício do ano 2025, estima-se um movimento global superior ao obtido no ano anterior (+3,0%), prevendo-se aumentos nos granéis sólidos, granéis líquidos e roll-on/roll-off. Para os anos seguintes, espera-se um crescimento da atividade e do movimento no porto, acumulando no triénio um crescimento global de 6,8% face a 2025.

Para 2026, prevê-se que o movimento de mercadorias aumente cerca de 3,4%, sustentado principalmente no contributo positivo da carga roll-on/roll-off.

Por tipologia de carga, estima-se que:

- a carga geral fracionada atinja 1,32 milhões de toneladas, o que representa um acréscimo de 2,3%, em comparação com 2025;
- os granéis sólidos registem um movimento de 2,51 milhões de toneladas, apresentando uma variação positiva de 2,0%;
- a carga contentorizada registre uma variação nula face ao valor estimado para o fecho de 2025, fixando-se nas 7,04 milhões de toneladas;
- o movimento roll-on/roll-off apresente um crescimento de 30,5%, o qual se estima em 1,84 milhões de toneladas;
- nos granéis líquidos se verifique um crescimento do nível de atividade, prevendo-se uma variação nula, representando um movimento de 2,62 milhões de toneladas.

No que diz respeito ao movimento de navios, espera-se em 2026 um crescimento do número de navios (+1,8%) e um aumento superior no GT (+7,2%). Para os anos seguintes espera-se a manutenção do GT médio e um crescimento moderado do número de navios.

Ao nível do movimento de passageiros de cruzeiros, prevê-se para 2026 a manutenção do movimento esperado para 2025, com cerca de 235 mil passageiros.

Quadro Síntese do Movimento do Porto de Leixões

PLANO DE ATIVIDADES E ORÇAMENTO 2026-2028							
MOVIMENTO	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2026/2025
	(Real)	(Real)	(Estimativa)	(Previsão)	(Previsão)	(Previsão)	(Var. %)
PORTO DE LEIXÕES							
NAVIOS ENTRADOS							
» Número	2 391	2 343	2 370	2 412	2 477	2 491	1,8%
» GT - Arqueação Bruta	34 144 598	35 144 004	36 830 571	39 474 615	40 530 362	40 762 111	7,2%
» GT / Navio	14 280	15 000	15 542	16 366	16 366	16 366	5,3%
MERCADORIAS (toneladas)	14 673 739	14 381 793	14 820 000	15 330 000	15 740 000	15 830 000	3,4%
CAIS COMERCIAIS	12 293 738	12 100 718	12 580 000	13 090 000	13 500 000	13 590 000	4,1%
» Carga Geral Fracionada	1 390 537	1 439 886	1 290 000	1 320 000	1 350 000	1 370 000	2,3%
» Graneis Sólidos	2 504 494	2 230 067	2 460 000	2 510 000	2 560 000	2 630 000	2,0%
» Granéis Líquidos	80 575	69 769	380 000	380 000	380 000	380 000	0,0%
» Ro-Ro	1 325 182	1 196 138	1 410 000	1 840 000	2 170 000	2 170 000	30,5%
» Carga Contentorizada	6 992 950	7 164 858	7 040 000	7 040 000	7 040 000	7 040 000	0,0%
TERMINAL PETROLEIRO							
» Granéis Líquidos	2 380 002	2 281 075	2 240 000	2 240 000	2 240 000	2 240 000	0,0%
CONTENTORES							
» Número	420 896	427 349	424 000	423 000	423 000	423 000	-0,2%
» TEU	701 757	715 061	694 000	694 000	694 000	694 000	0,0%
PASSAGEIROS							
» Número	148 502	195 328	235 205	235 000	235 000	235 000	-0,1%

➤ Porto de Viana do Castelo

No Porto de Viana do Castelo, e para o ano corrente, espera-se um movimento total de cerca de 318 mil toneladas, o que corresponde a um decréscimo de 1,2% face ao ano 2024. A esta previsão está associada o desempenho negativo esperado nos granéis sólidos (-16,9%), não sendo totalmente compensado pela evolução positiva esperada nas restantes tipologias de carga.

Para o ano 2026, espera-se um crescimento do movimento (+5,0%), correspondendo a um movimento total de 334 mil toneladas.

No que concerne ao movimento de navios, estima-se um acréscimo em 2026 no número de navios e na arqueação bruta, de 8,5% e 11,6%, respetivamente.

Para os anos seguintes, espera-se a manutenção da atividade e do movimento no porto na generalidade dos segmentos.

No âmbito da construção/reparação naval, pressupõe-se o crescimento assinalável da atividade dos estaleiros navais, acumulando no triénio um crescimento global de 33,3%.

Quadro Síntese do Movimento do Porto de Viana do Castelo

PLANO DE ATIVIDADES E ORÇAMENTO 2026-2028							
MOVIMENTO	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2026/2025
	(Real)	(Real)	(Estimativa)	(Previsão)	(Previsão)	(Previsão)	(Var. %)
PORTO DE VIANA DO CASTELO							
NAVIOS ENTRADOS							
» Número	225	195	193	209	210	210	8,5%
» GT - Arqueação Bruta	982 690	957 561	946 155	1 056 332	1 059 602	1 062 875	11,6%
» GT / Navio	4 368	4 911	4 911	5 054	5 054	5 054	2,9%
NAVIOS ESTALEIROS NAVAIS							
» Reparações e Construções	41	30	45	55	58	60	22,2%
MERCADORIAS (toneladas)	306 814	322 146	318 309	334 343	335 378	336 414	5,0%
Geral fracionada	155 357	176 770	185 069	185 103	185 138	185 174	0,0%
Granéis sólidos	124 934	122 682	102 000	118 000	119 000	120 000	15,7%
Granéis líquidos	26 344	22 141	30 000	30 000	30 000	30 000	0,0%
Ro-Ro	179	329	1 240	1 240	1 240	1 240	0,0%
Carga Contentorizada	0	225	0	0	0	0	

➤ Via Navegável do Douro

Em 2025 espera-se uma quebra ligeira do número de passageiros entre albufeiras (-0,3%) influenciada pela quebra de cruzeiros de 1 dia (-2,1%), esperando-se que o movimento de passageiros entre albufeiras ronde os 278 mil passageiros em 2025. Contudo, em 2026 prevê-se que a atividade marítimo-turística cresça 1,9%, atingindo 283 mil passageiros entre albufeiras.

Em termos de mercadorias (granéis sólidos e carga geral fracionada), prevê-se que a quantidade movimentada se fique por 4 mil toneladas em 2025, estimando-se o aumento para cerca de 10 mil toneladas em 2026, fruto da dinâmica esperada pela nova concessão de serviço público do Porto da Sardoura.

Quadro Síntese do Movimento da Via Navegável do Douro

PLANO DE ATIVIDADES E ORÇAMENTO 2026-2028							
MOVIMENTO	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2026/2025
	(Real)	(Real)	(Estimativa)	(Previsão)	(Previsão)	(Previsão)	(Var. %)
VIA NAVEGÁVEL DO DOURO							
NAVIOS ENTRADOS							
» Número	10	9	5	6	11	16	22,3%
MERCADORIAS (toneladas)	9 463	7 338	4 000	9 550	17 650	25 750	138,8%
» Geral fracionada	5 131	4 143	2 000	4 775	8 825	12 875	138,8%
» Graneis Sólidos	4 333	3 195	2 000	4 775	8 825	12 875	138,8%
PASSAGEIROS (ENTRE ALBUFEIRAS)							
» Número	286 876	278 795	278 063	283 400	288 900	294 400	1,9%
Navio Hotel	106 838	120 150	121 765	124 200	126 700	129 200	2,0%
MT Cruzeiro 1 Dia	169 775	149 467	146 273	149 200	152 200	155 200	2,0%
Recreio	10 263	9 178	10 026	10 000	10 000	10 000	-0,3%

➤ Intermodalidade Ferroviária

Em 2023 foram transferidas para a APDL as competências de gestão do Terminal Ferroviário de Mercadorias da Guarda e do Terminal Ferroviário de Mercadorias de Leixões. Enquanto o primeiro ainda não regista atividade neste momento, carecendo da realização de investimento, em curso, o Terminal Ferroviário de Mercadorias de Leixões vem registando um movimento rodoferroviário relevante que se prevê aumentar. Pretende-se que este terminal alavanque um maior crescimento do movimento marítimo, promovendo a substituição do movimento rodo-marítimo por movimento ferro-marítimo.

Assim, espera-se que o movimento de contentores no Terminal Ferroviário de Mercadorias de Leixões atinja 56 mil contentores em 2025, e que cresça 2% em 2026, atingindo 57,6 mil contentores.

Prevê-se o arranque da atividade do Terminal Ferroviário de Mercadorias da Guarda no 2º trimestre de 2026, devendo atingir nesse ano cerca de 7,2 mil contentores, e crescendo para 9,7 mil contentores em 2027 e para 10 mil contentores em 2028.

Quadro Síntese da Intermodalidade Ferroviária

PLANO DE ATIVIDADES E ORÇAMENTO 2026-2028							
MOVIMENTO	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2026/2025
	(Real)	(Real)	(Estimativa)	(Previsão)	(Previsão)	(Previsão)	(Var. %)
INTERMODALIDADE FERROVIÁRIA							
TERMINAL FERROVIÁRIO DE LEIXÕES							
MOVIMENTO RODOFERROVIÁRIO							
» Número de comboios	1 756	1 864	1 912	1 950	1 990	2 030	2,0%
» Movimento de contentores	49 131	56 111	56 466	57 600	58 750	59 930	2,0%
TERMINAL FERROVIÁRIO DA GUARDA							
MOVIMENTO RODOFERROVIÁRIO							
» Número de comboios	0	0	0	234	318	325	N/D
» Movimento de contentores	0	0	0	7 180	9 760	9 960	N/D

Em termos agregados, prevê-se para o próximo ano, um crescimento global nas unidades de negócio da APDL de cerca de 3,5% no movimento portuário total de mercadorias.

Quadro Síntese do Movimento Portuário Total

PLANO DE ATIVIDADES E ORÇAMENTO 2026-2028							
MOVIMENTO (toneladas)	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2026/2025
	(Real)	(Real)	(Estimativa)	(Previsão)	(Previsão)	(Previsão)	(Var. %)
PORTO DE LEIXÕES	14 673 739	14 381 793	14 820 000	15 330 000	15 740 000	15 830 000	3,4%
PORTO DE VIANA DO CASTELO	306 814	322 146	318 309	334 343	335 378	336 414	5,0%
VIA NAVEGÁVEL DO DOURO	9 463	7 338	4 000	9 550	17 650	25 750	138,8%
TOTAL	14 990 016	14 711 278	15 142 309	15 673 893	16 093 028	16 192 164	3,5%

3. Política Tarifária

Para a definição da política tarifária, a APDL procura conjugar os pressupostos macroeconómicos estabelecidos para o horizonte temporal projetado no Capítulo 1, com o cumprimento das orientações da Tutela setorial e do regulador AMT, articulando com os compromissos de serviço público e de parceiro da economia nacional, sem descuidar a sua sustentabilidade económico-financeira.

➤ Porto de Leixões

Como vem sendo habitual, a APDL propôs para 2026 uma atualização do tarifário dos Portos de Leixões e Viana do Castelo, em função da taxa de inflação prevista para 2025, que se deverá fixar nos +1,9%, de acordo com o Boletim Económico de junho do Banco de Portugal.

As taxas dos fornecimentos e serviços que dependem de terceiros, serão atualizadas em 2026 em função da alteração do tarifário dos fornecedores da APDL, o qual se estima ser correspondente à taxa de inflação prevista para 2025.

Quadro síntese de atualização tarifária

PLANO DE ATIVIDADES E ORÇAMENTO 2026-2028			
REFERENCIAIS DA ATUALIZAÇÃO TARIFÁRIA	2026	2027	2028
PORTO DE LEIXÕES			
TUP Navio			
» Navios-Tanque	1,90%	1,80%	1,90%
» Navios Contentores e Roll-On/Roll-Off	1,90%	1,80%	1,90%
» Navios de Passageiros	1,90%	1,80%	1,90%
» Navios graneleiros	1,90%	1,80%	1,90%
» Restantes embarcações ou navios	1,90%	1,80%	1,90%
Tarifas de Pilotagem, Reboque, Amarração, Armazenagem, Uso de Equipamentos	1,90%	1,80%	1,90%
Recolha de Resíduos			
» Resíduos de hidrocarbonetos e águas sanitárias	1,90%	1,80%	1,90%
» Restantes resíduos	1,90%	1,80%	1,90%
Concessões			
» Terminal Petroléiro	1,52%	1,44%	1,52%
» Terminal Contentores	2,00%	1,80%	1,90%
» Terminal Carga Geral e Graneis	2,00%	1,80%	1,90%
» Silos de Leixões	2,00%	1,80%	1,90%

No que concerne às taxas das concessões, geralmente rendas, a atualização será efetuada do seguinte modo:

- ✓ **Concessões de serviço público** (Terminal de Contentores de Leixões, Terminal de Carga Geral e Granéis de Leixões e Silos de Leixões) - atualização das rendas dos concessionários para 2026, tendo como base a taxa de variação média anual do Índice de preços no consumidor (IPC), registada no mês de setembro de 2025, excluindo a habitação;
- ✓ **Restantes concessões** – atualização com base no Índice de Inflação previsto para o ano 2025.

➤ Porto de Viana do Castelo

A política tarifária para 2026 é a mesma do Porto de Leixões.

No que diz respeito às taxas das concessões e licenças, serão atualizadas de acordo com os contratos de concessão e alvarás de licença respetivos, tal como apresentado de seguida.

- ✓ **West Sea** - Estaleiros Navais, Lda., **ENERCONPOR** - Energias Renováveis de Portugal e **Lankhorst** Euronete Portugal, S.A.: baseado no IPC, publicado pelo INE;
- ✓ **GALP** - Terminal de Asfalto, **Secil** – Terminal de Cimento e **Cimpor** - Terminal de Cimento: com base na taxa de variação média anual do Índice de preços no consumidor (IPC), registada no mês de setembro de 2025, excluindo a habitação;
- ✓ **Parque Empresarial da Praia Norte**, em parceria com Câmara Municipal de Viana do Castelo (concessão), o Porto de Viana do Castelo beneficia de uma contrapartida de 50% das rendas cobradas pela autarquia: com base no IPC sem habitação, publicado pelo INE;
- ✓ **Nogarport**: com base a taxa de variação média anual do Índice de preços no consumidor (IPC), registada no mês de setembro de 2025, excluindo a habitação e na movimentação anual de carga.

Em relação às tarifas aplicadas na náutica de recreio e às tarifas de usos dominiais serão atualizadas em função da taxa de inflação prevista para 2025.

Quadro síntese de atualização tarifária

PLANO DE ATIVIDADES E ORÇAMENTO 2026-2028			
REFERENCIAIS DA ATUALIZAÇÃO TARIFÁRIA	2026	2027	2028
PORTO DE VIANA DO CASTELO			
TUP Navio			
» Navios-Tanque	1,90%	1,80%	1,90%
» Navios graneleiros	1,90%	1,80%	1,90%
» Restantes embarcações ou navios	1,90%	1,80%	1,90%
» Navios ou embarcações em construção a flutuar nos estaleiros	1,90%	1,80%	1,90%
Tarifas de Pilotagem, Reboque, Amarração, Armazenagem, Uso de Equipamentos	1,90%	1,80%	1,90%
Recolha de Resíduos			
» Resíduos de hidrocarbonetos e águas sanitárias	1,90%	1,80%	1,90%
» Restantes resíduos	1,90%	1,80%	1,90%
Concessões e Licenças			
» WestSea	1,90%	1,80%	1,90%
» Enerconpor	1,90%	1,80%	1,90%
» Lankhorst Euronete	1,90%	1,80%	1,90%
» Galp	1,90%	1,80%	1,90%
» Cimpor	1,90%	1,80%	1,90%
» Parque industrial da Praia Norte	1,90%	1,80%	1,90%
» Nogarport	1,90%	1,80%	1,90%

➤ Via Navegável do Douro

No que diz respeito à Via Navegável do Douro, a 1 de agosto de 2018, entrou em vigor o respetivo Regulamento de Tarifas, o qual está a ser implementado de forma faseada, ao longo de quatro anos. Em 2025 foi possível transitar para o 2º ano da respetiva aplicação, após alguns anos de manutenção, atendendo aos impactos na atividade provocada pelo vírus SARS-Cov2 e crises geopolíticas.

A implementação gradual do tarifário tem como objetivo a adaptação dos utentes da via, ao mesmo tempo que faz corresponder a aplicação das novas tarifas à introdução das melhorias em curso na Via Navegável do Douro, permitindo incrementar a qualidade de serviço para níveis alinhados com as melhores práticas e standards europeus, especificamente ao nível dos sistemas de segurança, de informação e de comunicações.

Assim, para 2026 pretende-se avançar para o 3º ano de implementação do tarifário aprovado em 2018.

Relativamente às rendas dos contratos de concessão de serviço público em vigor na Via Navegável do Douro, serão atualizados da seguinte forma:

- ✓ **VárzeaPortos**, concessionário de um porto fluvial na Quinta da Várzea: a renda do contrato aplica-se em conformidade com o estabelecido no respetivo contrato.
- ✓ **Várzeamistosa**, concessionário de um porto fluvial na Sardoura: a renda do contrato aplica-se em conformidade com o estabelecido no respetivo contrato.

As taxas das concessões dominiais serão atualizadas em conformidade com o estipulado nos respetivos contratos de concessão, nomeadamente:

- ✓ **B'Sport** - Infraestruturas e Atividade de Desporto, Turismo e Lazer, Lda: com base no IPC exceto habitação, publicado pelo INE, sempre que a mesma tenha evolução positiva.
- ✓ **Município de Castelo de Paiva**: 50% da receita líquida obtida da exploração da concessão, deduzida dos encargos do Município com a manutenção e limpeza dos Cais de Sardoura/Boure, Midões e Castelo.

➤ Intermodalidade Ferroviária

Para 2026, em relação ao Terminal Ferroviário de Mercadorias de Leixões, prevê-se a atualização do tarifário atual em função da taxa de inflação prevista para 2025, que se deverá fixar nos +1,9%, à semelhança dos restantes tarifários.

O tarifário do Terminal Ferroviário de Mercadorias da Guarda é igual ao aplicado no TFML.

IV. Plano de Investimentos

No triénio 2026-2028 o investimento previsto pela APDL ascende a 157 milhões de euros.

milhares de euros

Investimento	2026	2027	2028	Total
Porto de Leixões	46 992	40 012	40 888	127 891
Porto de Viana do Castelo	4 511	2 120	2 000	8 631
Via Navegável do Douro	2 962	5 430	5 300	13 692
Intermodalidade	1 039	1 601	4 149	6 789
Total APDL	55 504	49 163	52 337	157 003

O investimento associado ao Prolongamento do Quebra-mar Exterior em 300 metros, com um valor de previsto no triénio 2026-2028 de 11,25 milhões de euros, continua a representar um dos maiores projetos em curso no Porto de Leixões, sendo essencial para o incremento da segurança operacional e da competitividade do Porto de Leixões e da economia nacional, assim como os projetos conducentes à descarbonização das atividades portuárias, que representam mais de 29 milhões de euros de investimento.

Encontram-se igualmente em curso, ou em lançamento, outros investimentos que visam a modernização tecnológica e a transição digital com ganhos de eficiência, a passagem da APDL de gestor de infraestruturas portuárias para gestor de redes multimodais que incluem terminais ferroviários e plataformas logísticas e o objetivo de corresponder às necessidades do *hinterland*, através da melhoria das condições de operação, de segurança e ambientais, quer por via de realização de estruturas físicas, quer de info-estruturas, nas quatro unidades de negócio.

Os investimentos a realizar nas unidades de negócio deficitárias (PVC e VND) revelam-se necessários para garantir as condições mínimas de operacionalidade e segurança das respetivas infraestruturas e equipamentos, no cumprimento das competências atribuídas à APDL.

Para financiar os investimentos previstos, para além dos Fundos Comunitários e do Orçamento de Estado (a aplicar nas unidades deficitárias do Porto de Viana do Castelo e Via Navegável do Douro), a APDL recorreu a financiamento externo adicional, sendo que, no período de 2026-2028, está previsto serem desembolsados 15 milhões de euros, do empréstimo contratado junto do BEI.

1. Principais Investimentos

Os investimentos orçamentados no triénio representam 157,003 milhões de euros, dos quais 127,891 milhões de euros no Porto de Leixões, 8,631 milhões de euros no Porto de Viana do Castelo, 13,692 milhões de euros na Via Navegável do Douro e 6,789 milhões de euros na área de Intermodalidade (terminais ferroviários de mercadorias da Guarda e de Leixões).

Porto de Leixões

Destacam-se abaixo os mais relevantes projetos de investimento a realizar no Porto de Leixões nos anos de 2026 a 2028, por ação do Plano de Investimentos, efetuando-se igualmente o devido enquadramento nos Objetivos Estratégicos, constantes do Mapa Estratégico da APDL e nos objetivos estratégicos da Estratégia para os Portos Comerciais do Continente 2025-2035 – PORTOS 5+:

Aumento da Capacidade de Navegabilidade do Porto – Ação 00

Enquadrado no objetivo estratégico “Melhorar as Condições de Operação, de Segurança e Ambientais”, destaca-se nesta Ação o projeto de modernização da ponte móvel. A execução física, com início previsto no último trimestre de 2025, inclui a proteção anticorrosiva da estrutura, a modulação da ponte (instrumentação/monitorização do conjunto de articulação das rótulas do tabuleiro) e a correção de anomalias das rótulas.

Este projeto responde ao Objetivo “+ Integração e Segurança da estratégia PORTOS 5+.

Terminal de Cruzeiros – Ação 02

Respondendo aos objetivos estratégicos “Melhorar as Condições de Operação, de Segurança e Ambientais” e “Dinamizar o Negócio e Reforçar o Posicionamento Competitivo”, destaca-se nesta Ação o investimento de 2,5 milhões de euros para desenvolvimento da marina interior do Terminal de Cruzeiros com a solução prevista no Projeto inicial, incluindo equipar a marina com plataformas, apetrechamentos, oficina e *travel-lift*.

Melhoria Condições Operacionais TPL – Ação 03

Na sequência da identificação de zonas fragilizadas no manto resistente de tetrápodes no Molhe Norte, em consequência dos habituais temporais de inverno, torna-se necessário repor as necessárias condições de segurança do manto. A intervenção consiste no fabrico e colocação dos tetrápodes em falta/destruídos pela ação do mar, respondendo aos objetivos estratégicos “Melhorar as Condições de Operação, de Segurança e Ambientais”. O valor global, incluindo estudos, cifra-se em 4,95 milhões de euros, com início ainda em 2025 e conclusão prevista no ano de 2026.

Projeto da Portaria Principal – Ação 04

Objetivando dar resposta ao aumento de tráfego rodoviário do Porto de Leixões e comportar ainda o tráfego rodoviário que acede ao TFML, pretende-se desenvolver o alargamento da 3PL, no sentido da entrada, acrescentando mais 2 gates, bem como proceder à reabilitação geral da VILPL, tratando-se, neste projeto, de promover o *upgrade* da Via Interna de Ligação ao Porto de Leixões para patamares técnicos de maior resiliência, quer à utilização mais intensiva, quer a fenómenos climáticos extremos.

Este alargamento da portaria responde ao objetivo estratégico de “Intensificar a Intermodalidade, Aumentar a Conectividade com o *Hinterland* (portos secos e plataformas logísticas) e a Integração Logística Sustentável”.

Estas duas intervenções têm valor estimado no triénio de 4,3 milhões de euros.

Estes projetos integram os objetivos estratégicos da empresa de “Capacitar o Sistema Logístico Multimodal” e “Melhorar as Condições de Operação, de Segurança e Ambientais”.

Plataforma Logística do Porto de Leixões – Ação 06

Entre 2026 e 2028, o investimento previsto de 6,4 milhões de euros diz respeito sobretudo à Monitorização e Regularização da Ribeira da Lomba (593 mil euros) e à 3ª fase de infraestruturação do Pólo 2 (5,59 milhões de euros).

A 3ª fase de infraestruturação do Pólo 2 consiste na conclusão das infraestruturas da zona norte da PLPL (pólo 2), assim como a introdução das gates de saída do Porto de Leixões na VILPL na proximidade deste pólo, a conclusão da infraestrutura particularmente a zona a sul da VILPL e o restabelecimento da rua de Gatões para o exterior da PLPL (pólo 2), de forma a permitir a conclusão das infraestruturas da zona sul.

A Plataforma Logística do Porto de Leixões é um projeto incluído na Estratégia para os Portos Comerciais do Continente 2025-2035 – PORTOS 5+ que tem por objetivo criar valor acrescentado às mercadorias que

passam pelo Porto de Leixões, promover a eficiência global e a intermodalidade, criando na Área Metropolitana do Porto uma plataforma de valor acrescentado com condições para a atração e fixação de agentes de logística. Este projeto permite adicionalmente aumentar a capacidade de armazenagem de segunda linha do Porto de Leixões, respondendo ao objetivo estratégico da APDL de “Intensificar a Intermodalidade, Aumentar a Conectividade com o *Hinterland* (portos secos e plataformas logísticas) e a Integração Logística Sustentável”.

Estes projetos respondem ao Objetivo PORTOS 5+ de “+ Intermodalidade e Conectividade”

Reabilitação de Espaços e Edifícios – Ação 07

A reabilitação de espaços e edifícios no Porto de Leixões representará investimento de cerca de 6,04 milhões de euros no triénio, objetivando “Melhorar as Condições de Operação, de Segurança e Ambientais”.

Destaca-se nesta Ação a Construção, Substituição e Modernização de Vias Portuárias, nomeadamente a Via de Cintura Portuária (VCP), com 3,87 milhões de euros, intervenção que se iniciou em 2024, mas que continuará a desenvolver-se até 2027. Estima-se que a execução física no final de 2025, do âmbito atualmente definido para o Projeto, seja de 27%.

Segurança Marítima e Portuária – Ação 15

Estão previstos investimentos na Ação relativa à Segurança Marítima e Portuária no valor de 36,6 milhões de euros no triénio em análise, respondendo aos objetivos estratégicos de “Melhorar as Condições de Operação, de Segurança e Ambientais”, “Estimular a Inovação, a Transição Energética e a Qualidade e Sustentabilidade dos Serviços Prestados” e “Melhorar a Eficiência dos Processos e a Articulação Interna e Externa”, destacando-se as seguintes intervenções:

- Sistemas de Ajuda à Operação Marítima: destaque para a aquisição de defensas a serem instaladas Doca 2 Norte e reparação de defensas no Molhe Sul, com valor previsto no triénio que ascende a 1,14 milhões de euros.
- Construção de uma subestação de Alta Tensão e remodelação da rede de Média Tensão, com valor previsto de 7,4 milhões de euros e 5,8 milhões de euros, respetivamente, entre 2026 e 2028. Este investimento permite iniciar a implementação do sistema OPS no Porto de Leixões, permitindo o fornecimento de eletricidade aos navios atracados, o que contribuirá para a eliminação das emissões geradas durante a sua estadia, e para o alcance da neutralidade carbónica do porto.

Estes projetos respondem ao objetivo PORTOS 5+ de “+ Investimento e Crescimento”.

- Implementação do Centro Insetivo: estão considerados 5,56 milhões de euros no triénio para a realização de investimento na implementação do Centro Insetivo. O projeto prevê a infraestruturização de uma área com cerca de 3 hectares, onde serão construídos um edifício para o funcionamento do PIF- Posto de Inspeção Fronteiriço, um edifício para o scanner de contentores, um edifício para a Alfândega destinado à desconsolidação de contentores, um edifício de apoio ao motorista, bem como os respetivos equipamentos informáticos e desenvolvimentos de software. A construção do Centro Insetivo permitirá duplicar a capacidade de inspeções veterinárias / fitossanitárias, inspeções físicas da Autoridade Tributária e inspeções com recurso a scanner de contentores.
- Reforços e estabilização de Cais: as intervenções previstas para o triénio ascendem a 15,7 milhões de euros, com destaque para a Substituição do Cais Norte da Doca 1, intervenção cujo valor total estimado em 2026 se situa nos 5 milhões de euros, financiada pelo CEF – T. No final de 2025, este Projeto deverá ter uma execução física estimada em 77%. O projeto consiste no avanço do muro-cais contínuo e a substituição do cais avançado, criando um alinhamento único ao longo de toda a margem norte da doca n.º 1, prevendo:
 - Uma nova frente acostável única do Cais Norte da Doca n.º 1, com uma extensão aproximada de 488 m, permitindo a futura atracação de navios de maiores dimensões, compatíveis com fundos de -12,0 m (ZHL).

- Um cais acostável de 456,70 m, que se estenderá pela margem norte da doca n.º 1, criando um alinhamento único, o qual será avançado de 7,5 m relativamente ao alinhamento atual do muro-cais contínuo. A estrutura do cais é dimensionada prevendo a futura dragagem do cais à cota -12,00 m (ZHL) em toda a sua extensão até ao canal de navegação.

Serão assim repostas as condições de operacionalidade e de segurança daquele cais, permitindo a acostagem de maiores navios, através do realinhamento do cais, bem como criada oferta adicional para os navios Ro-Ro que hoje demandam o Porto de Leixões.

Estes dois projetos respondem ao objetivo PORTOS 5+ de “+ Investimento e Crescimento”.

Inclui-se ainda neste item a Reabilitação do Cais Avançado Nascente do Cais Sul da Doca 1 entre os cabeços 15 e 21, com valor previsto no triénio de 1,46 milhões de euros.

Gestão Ambiental – Ação 17

Os investimentos orçamentados no triénio ascendem a 24,65 milhões de euros, maioritariamente destinados à implementação de Sistemas de Energias Renováveis, com a instalação de painéis fotovoltaicos e armazenamento de combustíveis (designadamente metanol). De destacar que, em linha com sua estratégia de descarbonização das atividades portuárias, a APDL pretende ainda instalar um aerogerador de aproximadamente 4MW com vista à produção de 10-15 GWh/ano para autoconsumo.

Será ainda desenvolvida a instalação e funcionamento de OPS, com um valor de investimento previsto, no triénio, de cerca de 16,04 milhões de euros.

Com estes investimentos pretende-se melhorar a qualidade ambiental no Porto de Leixões e áreas circundantes, reforçando a relação porto-cidade e contribuir para o objetivo da neutralidade carbónica do porto até 2035, respondendo aos objetivos estratégicos de “Melhorar as Condições de Operação, de Segurança e Ambientais” e “Estimular a Inovação, a Transição Energética e a Qualidade e Sustentabilidade dos Serviços Prestados”.

Os projetos incluídos nesta Ação respondem ao objetivo PORTOS 5+ de “+ Descarbonização e Sustentabilidade”.

Gestão Dominial – Ação 23

Serão realizadas intervenções no montante de 7,99 milhões de euros na área dominial da APDL no Porto, Matosinhos e Vila Nova de Gaia.

No Porto, os principais destaques vão para o exutor da Ribeira da Riguinha, com valor estimado de investimento de 1,63 milhões de euros e para a segunda fase de intervenção no molhe norte do Douro, que tem por objetivo garantir que são mantidas as necessárias condições de segurança e resiliência das estruturas e de navegabilidade na entrada da barra do Douro, com estimativa de execução de 3,15 milhões de euros, a realizar no triénio 2026-2028.

Em Vila Nova de Gaia, a maior verba prevista para 2026-2028 (3,1 milhões de euros) destina-se à reabilitação do trecho da margem esquerda do rio Douro que compreende o Cais Acostável de Gaia (afeto aos navios de turismo fluvial) e a retenção marginal a montante deste, que é não acostável. Na componente acostável prevê-se a reabilitação da cortina de estacas-pranchas metálicas, bem como do seu sistema de proteção catódica por corrente impressa, e na parte não acostável a reparação/substituição da estrutura de travamento da retenção marginal, que atualmente se encontra revestida com enrocamentos.

Estes projetos respondem ao objetivo estratégico de “Melhorar as Condições de Operação, de Segurança e Ambientais”.

Novo Terminal de contentores – Ação 28

A construção de um Novo Terminal com fundos de pelo menos -14,0 metros ZH, um projeto de investimento prioritário na perspetiva do GTIEVA e do PNI e que responde ao objetivo “+ Investimento e Crescimento” da estratégia PORTOS 5+, tem como objetivo aumentar a oferta do Porto de Leixões em carga contentorizada, face à capacidade atual do porto neste segmento de, permitindo a entrada no Porto de Leixões de navios de maiores dimensões.

As componentes de investimento público deste projeto, a cargo da APDL, designadamente o Prolongamento do Quebra-mar e a Melhoria das Acessibilidades Marítimas, respondem a vários objetivos estratégicos da empresa: “Dinamizar o Negócio e Reforçar o Posicionamento Competitivo”, “Capacitar o Sistema Logístico Multimodal (portuário, ferroviário e fluvial)” e “Melhorar as Condições de Operação, de Segurança e Ambientais”.

O projeto foi financiado, na componente de Melhoria das Acessibilidades Marítimas (concluída em 2022) pelo CEF -T e na componente de Prolongamento do Quebra-mar exterior pelo COMPETE 2020.

O valor previsto de investimento no triénio é de cerca de 11,3 milhões de euros. Está ainda em execução a componente relativa ao Prolongamento do Quebramar exterior, a qual deverá apresentar uma execução física global, no final de 2025, de 89%.

Continuidade de Negócio – Ação 29

Nesta Ação está patente a construção de um *Data Center* TIER III de suporte e garantia de continuidade de negócio, integrando cenários de centralização da infraestrutura de suporte à Janela Única Logística, ascendendo a 6,82 milhões de euros entre 2026 e 2028.

Este investimento responde aos objetivos estratégicos “Estimular a Inovação, a Transição Energética e a Qualidade e Sustentabilidade dos Serviços Prestados”, “Dinamizar o Negócio e Reforçar o Posicionamento Competitivo” e “Melhorar a Eficiência dos Processos e a Articulação Interna e Externa” e ao objetivo estratégico “+ Digitalização e Automação” da PORTOS 5+.

Porto de Viana do Castelo

O Porto de Viana do Castelo receberá, no triénio, investimentos que deverão chegar ao montante de 8,63 milhões de euros.

Este valor será aplicado maioritariamente nos projetos que se destacam abaixo, com enquadramento na correspondente ação do Plano de Investimentos e no respetivo Objetivo Estratégico, constante do Mapa Estratégico da APDL, bem assim como na estratégia PORTOS 5+.

Infraestruturas Portuárias – Ação 101

Estima-se investir nesta Ação o montante de 909 mil euros entre 2026 e 2028.

Equipamentos Portuários – Ação 102

Está prevista a verba de 320 mil euros no triénio em análise para aquisição / reabilitação de equipamentos portuários.

Para a reabilitação de guindastes está inscrita a verba de 120 mil euros, que visa dotar os Guindaste Elétricos de melhores condições de segurança, legalmente exigíveis, reduzindo substancialmente a probabilidade de colisão entre guindastes.

Segurança Marítima e Portuária – Ação 103

Prevê-se investir cerca de 980 mil euros em sistemas de ajuda à operação marítima, designadamente na reabilitação da lancha "Porto Viana" repondo a sua operacionalidade como lancha rápida de combate à poluição, com valor previsto de 270 mil euros de investimento em 2026.

Este investimento responde ao objetivo estratégico de “Melhorar as condições de operação, de segurança e ambientais”.

Reabilitação de Espaços e Edifícios – Ação 107

A reabilitação de espaços e edifícios na área portuária irá requerer um investimento de 5,11 milhões de euros entre 2026 e 2028, com destaque para:

- a reabilitação do armazém de carga geral (980 mil euros para empreitada de substituição de telas asfálticas nas caleiras da cobertura do armazém, com o objetivo de garantir a estanqueidade do armazém, aumentando a vida útil do armazém e garantido as melhores condições para o armazenamento de matérias mais sensíveis à humidade);
- a reabilitação (2 milhões de euros), consistindo na reparação dos paramentos verticais da antiga doca de comércio e da doca de marés do porto de Viana do Castelo, que atualmente se encontram bastante degradados.

Estes investimentos respondem ao objetivo estratégico de “Melhorar as condições de operação, de segurança e ambientais”.

Infraestruturas e Equipamentos das Marinas – Ação 121

O investimento nesta Ação será de 250 mil euros em 2026, para reabilitação da ponte móvel da marina do Porto de Viana do Castelo, objetivando “Melhorar as condições de operação, de segurança e ambientais” e permitindo responder ao objetivo “+ Integração Local, Regional e Setorial” da PORTOS 5+.

A intervenção de reabilitação geral consistirá na Proteção anticorrosiva da estrutura metálica da ponte móvel e passadiços de acesso, reparação dos pavimentos em madeira e substituição da iluminação da ponte e dos seus acessos.

Via Navegável do Douro

O investimento na Via Navegável do Douro estimado para o período em análise situa-se nos 13,69 milhões de euros, com destaque para as intervenções distribuídas pelos seguintes projetos, atendendo à respetiva ação do Plano de Investimentos, efetuando-se igualmente o devido enquadramento no Objetivo Estratégico, constante do Mapa Estratégico da APDL e na estratégia PORTOS 5+.

Melhoria do Canal de Navegação – Ação 201

Estima-se, para o triénio em análise, necessidades de investimento 940 mil euros para retificação dos fundos do canal de navegação em troços pontuais, de forma a eliminar pequenos constrangimentos ao longo do canal de navegação no sentido de aumentar as condições de segurança de navegação desta via, bem como alteração ao projeto de aprofundamento do canal no troço Cotas - Valeira.

Pretende-se com estas intervenções ir de encontro ao objetivo estratégico de “Melhorar as Condições de Operação, de Segurança e Ambientais”.

Estão previstas, para o período após 2028, as intervenções estruturantes de alargamento e aprofundamento do canal de navegação nos troços Cotas – Valeira (37,1 milhões de euros) e Saião – Pocinho (9,2 milhões de euros), cuja realização está dependente da obtenção de fontes de financiamento comunitário nesse período.

Infraestruturas Fluviais e Terrestres – Ação 202

Os 10,26 milhões de investimento considerados nesta Ação incluem a reabilitação de infraestruturas existentes e a melhoria das redes de água, energia, saneamento e recolha de resíduos na Via Navegável do Douro, de forma a propiciar as melhores condições de segurança e níveis de serviço adequados aos utilizadores da via.

Destaca-se a intervenção no cais de Ferradosa, com 4 milhões de euros considerados entre 2026 e 2028 para a reconstrução do cais e estabilização dos taludes adjacentes, contemplando:

- A criação de uma frente acostável com coroamento à cota +107,00 (NGP) para 2 postos de acostagem para navios hotel, devidamente apetrechado com cabeços de amarração, defensas e escadas;
- A implementação de melhorias na rede de infraestruturas:
- O aumento da capacidade de fornecimento de combustível com mais 1 depósito de 40m³ (posto existente e novo ponto no novo cais);
- A dotação do cais com infraestruturas necessárias à sua exploração comercial (água potável, energia elétrica e iluminação);
- A instalação de uma central de incêndios para abastecer uma rede de Incêndio Armada (RIA);
- A estabilização dos taludes adjacentes através da reconstrução dos muros de contenção existentes;
- A criação de nova zona de ecopontos;
- A construção de edifício técnico dotado de Posto de Transformação, instalações sanitárias, arrumos e contadores;
- A requalificação do posto de combustível existente bem como das suas escadas de acesso.

Os objetivos estratégicos atendidos com estes investimentos são os de “Capacitar o Sistema Logístico Multimodal (portuário, ferroviário e fluvial)”, “Melhorar as Condições de Operação, de Segurança e Ambientais” e “Apostar na Dinâmica de Desenvolvimento Sustentável e a Imagem Institucional”. Os projetos no âmbito desta Ação respondem aos objetivos de “+ Descarbonização e sustentabilidade” da estratégia PORTOS 5+.

Operacionalidade e Segurança – Ação 203

Nesta Ação, com montantes previstos de investimento de 2,36 milhões de euros no triénio, destaca-se a continuação da implementação de assinalamento físico constituído por balizas, boias e informação sobre o canal de navegação conjugada com assinalamento virtual e ajudas eletrónicas à navegação (1 milhão de euros), contribuindo para o objetivo estratégico “Melhorar as Condições de Operação, de Segurança e Ambientais”.

As melhorias do sistema RIS, incluindo novos sites de telecomunicações ao longo da VND, têm uma estimativa de investimento de 425 mil euros, em resposta ao objetivo de “+ Digitalização e Automação” da estratégia PORTOS 5+.

Intermodalidade

Infraestruturas de Promoção da Intermodalidade – Ação 301

A previsão de investimento de 6,79 milhões de euros destina-se à melhoria da infraestrutura multimodal no Porto Seco da Guarda e no Terminal Ferroviário de Mercadorias de Leixões, com vista a responder ao objetivo estratégico de “Intensificar a Intermodalidade, Aumentar a Conectividade com o *Hinterland* (portos secos e plataformas logísticas) e a Integração Logística Sustentável”.

Este projeto está incluído no objetivo “+ Intermodalidade e Conectividade” da estratégia PORTOS 5+.

No TFML, após a realização já alcançada de trabalhos de integração imediata, de forma a dotar o espaço de padrões de operação compatíveis com os da APDL, será desenvolvida a integração das acessibilidades rodoviárias a partir da Portaria Principal do Porto de Leixões, assim como a modernização do terminal, dotando-o de capacidade de operar com comboios de 750 metros com o menor número de manobras possível.

Estes projetos estão incluídos no objetivo “+ Intermodalidade e Conectividade” da estratégia PORTOS 5+.

2. Investimentos Plurianuais com início em 2026

milhares de euros

Projeto	2026	2027	2028	2026-2028	>2028
Marina exterior do molhe sul	150	150		300	
Molhe Sul acesso à cota alta	5	160		165	
Farol Molhe Sul	15	120		135	
Titan Molhe Norte	50	420		470	
Edifício das Obras Sociais	50	400		450	
Empilhador / grua	200	200		400	
<i>Shore based pilotage</i>	100	100		200	
Reforço do perímetro portuário	300	300	300	900	
Lancha pilotagem zero <i>emission</i>	600	1 200	700	2 500	
Embarcação de combate à poluição	600	1 200	700	2 500	
Mitigação do impacto na operação de granéis sólidos	100	50	500	650	500
Sistema Integrado de pesagens	10	50		60	
Vigilância Marítima Integrada	206	203		409	
Projetos de Inovação	380	245	90	715	
IA	75	75	75	225	
Infraestruturação do terminal do Cais do Bugio	200	100		300	
Base Naval Militar Viana do castelo	50	50		100	

3. Fontes de Financiamento

No quadro seguinte desagregam-se por unidade de negócio as fontes de financiamento do investimento a realizar no período 2026 a 2028.

milhares de euros

Financiamento	2026	2027	2028	Total
Fundos Comunitários	13 539	9 514	13 918	36 971
Orçamento de Estado	6 775	6 775	6 775	20 325
Financiamento Bancário	15 000			15 000
Fundos Próprios	20 189	32 874	31 643	84 707
Total APDL	55 504	49 163	52 337	157 003

No quadro abaixo desagregam-se por unidade de negócio as fontes de financiamento do investimento a realizar no período 2026 a 2028.

milhares de euros

Ano	Fundos Comunitários	Orçamento de Estado	Financiamento bancário	Fundos Próprios	Total
Porto de Leixões					
2026	13 053		15 000	18 939	46 992
2027	8 320			31 692	40 012
2028	10 825			30 063	40 888
Porto de Viana do Castelo					
2026		4 090		421	4 511
2027		1 902		218	2 120
2028		1 856		144	2 000
Via Navegável do Douro					
2026		2 685		277	2 962
2027		4 873		557	5 430
2028		4 919		381	5 300
Intermodalidade					
2026	486			553	1 039
2027	1 194			407	1 601
2028	3 093			1 056	4 149

Atendendo ao volume de investimentos a desenvolver, a APDL irá recorrer a fontes de financiamento externas, nomeadamente:

Comparticipação comunitária:

Os projetos “Modernização da Ponte Móvel”, “Construção de Infraestrutura para a prestação de serviços portuários “(centro inspetivo), “Instalação de *Onshore Power Supply* (OPS) - Subestação de Alta Tensão e

Remodelação da rede de Média Tensão no Porto de Leixões”, e “Reabilitação das Vias Portuárias (VCP) e Melhoria das Condições da Operação do Porto de Leixões” estão a ser comparticipados no âmbito do PACS. O Fundo de Transição Justa, em fase de assinatura do contrato de financiamento, comparticipará o Projeto de Implementação de *Onshore Power Supply* (OPS) no Terminal de Cruzeiros do Porto de Leixões e Produção Fotovoltaica e o Programa Regional do Centro 2030 as intervenções do Porto Seco da Guarda.

No curto prazo, estão ainda previstas as comparticipações pelo PACS para a segunda fase das intervenções no Terminal Ferroviário de Mercadorias de Leixões e Implementação de sistemas OPS nos Terminais de Contentores e no Terminal de Passageiros do Porto de Leixões.

Adicionalmente, destaca-se a comparticipação comunitária no âmbito do Programa CEF-T para o desenvolvimento do investimento na Doca n.º 1 Norte do Porto de Leixões.

Empréstimo bancário:

Devido ao esforço financeiro decorrente das revisões de preços da empreitada do Prolongamento do Quebramar e na Melhoria das Acessibilidades Marítimas ao Porto de Leixões, a APDL contratou em 2023 um empréstimo bancário de 60 milhões de euros para fazer face a este incremento, de forma a não comprometer os restantes investimentos previstos no Plano de Investimentos enquanto a empreitada não é concluída.

Orçamento de Estado

O investimento a desenvolver no Porto de Viana do Castelo e na Via Navegável do Douro, no triénio 2026-2028 deverá ser financiado pelo Orçamento de Estado em cerca de 90% e o restante valor será garantido por fundos próprios.

V. Recursos Humanos

As políticas de Recursos Humanos da APDL visam primordialmente apoiar a materialização das metas e objetivos estratégicos estabelecidos pela entidade, promovendo o desenvolvimento contínuo das competências dos colaboradores e das equipas, e fomentando uma cultura organizacional assente na motivação e no envolvimento ativo dos seus recursos humanos.

Adicionalmente, tais políticas asseguram a preservação de condições laborais dignas, com a garantia de remunerações e benefícios justos, aliadas à promoção da segurança, saúde e bem-estar social dos colaboradores. O capital humano constitui uma prioridade estratégica, privilegiando-se iniciativas de capacitação que visem o aperfeiçoamento profissional e a elevação dos padrões de qualidade da prestação dos serviços.

Reitera-se a relevância do envelhecimento do corpo funcional, cuja média etária ultrapassa os 50 anos, bem como a prolongada permanência dos colaboradores na organização, com um tempo médio de 25 anos, circunstâncias que impõem a necessidade imperiosa de renovação sustentada do quadro de pessoal, de modo a assegurar o cumprimento dos requisitos operacionais inerentes às estruturas portuárias e suportar o ambicioso programa de investimentos previsto para os próximos anos, mormente mediante a adequada substituição face às aposentadorias e cessações diversas.

No final do exercício de 2025, prevê-se a composição do quadro de pessoal da APDL por 289 colaboradores, excluídos os órgãos sociais, resultado da contratação de 4 novos colaboradores até à data e da previsão de mais 3 contratações no decurso do ano, fundamentais para garantir a continuidade operacional e substituir as 9 saídas previstas, incluindo aposentações/reformas e cessação voluntária, com reforço particular nas áreas técnicas e operacionais.

Para o exercício de 2026, antevê-se a continuidade dos processos de movimentação e reorganização do quadro de pessoal, implicando alterações quantitativas e qualitativas dos recursos humanos, em consonância com as necessidades estratégicas e operacionais da APDL, com vista ao pleno atendimento dos objetivos institucionais e à sustentação da excelência no serviço público portuário.

1. Entradas e saídas de trabalhadores

No decurso do exercício de 2025, registou-se a integração de quatro trabalhadores no quadro de pessoal da empresa, estando prevista a admissão de mais três colaboradores durante o último trimestre. Estas contratações destinam-se ao reforço das equipas de Pilotagem, Divisão Dominial, Operações Marítimas, Divisão de Eletricidade e Mecânica e Apoio ao Conselho de Administração (Motorista).

As admissões verificadas resultam primordialmente da necessidade de substituição de colaboradores que cessaram funções por via de reforma ou aposentação, algumas efetivadas em 2024. Adicionalmente, visa-se o equilíbrio dos recursos afetos à Pilotagem, na sequência da adesão de pilotos ao regime de pré-reforma.

No que respeita ao exercício de 2026, estima-se a ocorrência de doze saídas por aposentação, prevendo-se que, destes, sejam substituídos 7 trabalhadores e eleito um novo membro para os Órgãos Sociais. Com a autorização para contratação de nova tripulação e de um marinheiro para as Operações Marítimas, perspetiva-se um total de treze admissões, assegurando, assim, o equilíbrio do quadro de pessoal e refletindo um aumento líquido de um colaborador.

2. Gastos com pessoal

Para o ano de 2026 prevê-se um crescimento reduzido nos gastos com pessoal em cerca de 310 mil euros, resultante do reconhecimento da totalidade dos encargos com a implementação do regime de pré-reforma do pessoal técnico de pilotagem em 2025, que afeta as projeções orçamentais relativas aos encargos com pessoal, estando, até ao momento, estimado um custo aproximado de 700 mil euros.

Para as valorizações remuneratórias obrigatórias, decorrentes dos Instrumentos de Regulamentação Coletiva do Trabalho, estima-se um impacto agregado de 182.715 mil euros.

Para as novas contratações está orçamentado o valor de 94.853 euros, correspondente a uma nova tripulação a contratar no início do segundo semestre, composta por um Mestre de Tráfego Local, um Motorista Marítimo e dois Marinheiros, mais um marinheiro para reposição de um elemento que irá sair por mobilidade.

A empresa reservou cerca de 103 mil euros para incentivar a aposentação voluntária de trabalhadores, estratégia que contribui para a renovação do quadro pessoal e para o equilíbrio demográfico. Essa medida otimiza custos laborais ao ajustar os encargos às necessidades operacionais e orçamentais, promovendo um ambiente organizacional dinâmico e sustentável. Além disso, reforça o compromisso da empresa com o bem-estar dos colaboradores, assegurando uma transição digna para a aposentação. Tal investimento é fundamental à sustentabilidade e modernização da organização, alinhado às melhores práticas de governança corporativa.

Salienta-se que, para 2026, face ao significativo acréscimo registado em 2025 na rubrica de gastos com pessoal, não se preveem aumentos nas tabelas salariais.

Este acréscimo de gastos em 2025 deriva do compromisso assumido com os representantes sindicais, que contemplou valorizações legais, incluindo o aumento de 2,15% aplicado às empresas do setor empresarial do Estado, progressões, diuturnidades, diferencial de topo de carreira e novas contratações, a par de outras medidas que impactaram as despesas com pessoal.

Decompondo estes impactos:

1. A implementação de um regime de pré-reforma para o pessoal técnico de pilotagem. A partir de 1 de janeiro de 2025, estavam 10 pilotos elegíveis para adesão a este regime. Contudo, até ao momento registaram-se apenas 3 pedidos de adesão a este regime. É importante assinalar que a implementação deste regime afeta as projeções orçamentais relativas aos encargos com pessoal, estando, até ao momento, estimado um custo aproximado de 700 mil euros, com as 3 adesões ao regime de pré-reforma, que foram totalmente reconhecidas no exercício de 2025.
2. A majoração de uma base remuneratória para todos os trabalhadores, com efeitos a partir de 1 de julho de 2025, representando um impacto no 2º semestre estimado em 630.497 euros, no qual já está incluído o aumento salarial declarado para o sector empresarial do estado de 2,15%. A este resultado acrescem cerca de 250 mil euros referentes ao aumento salarial do 1º semestre.
3. O aumento do custo do seguro de saúde coletivo em 222.367 euros face a 2024.

VI. Análise das Projeções Económico-Financeiras

1. Orçamento de Rendimentos

Os Rendimentos projetados para 2026 ascendem a 101,5 milhões de euros, representando um acréscimo de 9% (+8,3 milhões de euros) comparativamente à estimativa de fecho de 2025¹, advindo essencialmente do crescimento das rubricas de Vendas e serviços prestados e de Outros rendimentos.

1000 euros

Rendimentos	Real	Estimativa	Previsão	2026/2025	
	2024	2025	2026	Δ€	Δ%
Vendas e serviços prestados	70.210	74.067	78.084	4.017	5%
Subsídios à exploração	1.880	1.750	1.775	25	1%
Trabalhos para a própria entidade	687	367	452	85	23%
Outros rendimentos	19.091	17.110	21.239	4.129	24%
Total dos Rendimentos	91.868	93.294	101.549	8.255	9%

Em 2025, estima-se um volume de negócios de 74,1 milhões de euros, o que representa um acréscimo de 5% face à realização do ano transato. Para 2026, prevê-se um aumento de 4 milhões de euros face à estimativa de 2025, assente sobretudo no acréscimo da receita das concessões e dos serviços prestados ao navio, resultante do crescimento esperado da movimentação e da atualização do Regulamento de Tarifas. No âmbito dos serviços ao navio, destaca-se a Via Navegável do Douro, através do reforço da receita proveniente das tarifas de eclusagem, acostagem e utilização da via.

A rubrica Outros rendimentos deverá representar, em 2026, cerca de 20,9% do total dos rendimentos operacionais, apresentando um montante global de 21,2 milhões de euros, o que corresponde a um acréscimo de 24% face aos 17,1 milhões de euros estimados para o ano de 2025.

1000 Euros

Outros Rendimentos	Real	Estimativa	Previsão	2026/2025	
	2024	2025	2026	Δ€	Δ%
Rendimentos suplementares	1.188	638	567	-70	-11%
Rendas das propriedades de investimento	12	15	30	15	97%
Subsídios ao investimento	5.990	5.579	5.881	302	5%
Subsídios ao investimento - Imparidade	2.639	2.844	6.775	3.931	138%
Ativos das concessões	8.027	7.985	7.985	0	0%
Outros rendimentos	1.235	49	0	-49	-100%
Total dos Outros Rendimentos	19.091	17.110	21.239	4.129	24%

¹ O exercício de estimativa de fecho de 2026 tem como base os valores realizados de janeiro a maio e os valores estimados de junho a dezembro.

2. Orçamento de Gastos

Em 2026 prevê-se que os gastos se fixem nos 52,2 milhões de euros, superando os 50,3 milhões de euros estimados para 2025:

1000 euros

Gastos	Real	Estimativa	Previsão	2026/2025	
	2024	2025	2026	Δ€	Δ%
Fornecimentos e serviços externos	19.915	19.358	21.155	1.797	9%
Gastos com o pessoal	19.792	22.347	22.657	310	1%
CMVMC	1.852	5.212	5.076	-136	-3%
Provisões do período	922	205	218	13	6%
Imparidade de dívidas a receber	76	0	0	0	0%
Outros gastos	5.153	3.207	3.125	-82	-3%
Total dos Gastos *	47.710	50.328	52.232	1.904	3,8%

* Exclui gastos de depreciação e de amortização, juros e Imposto sobre rendimento.

Os Fornecimentos e serviços externos previstos para 2026 ascendem a 21,2 milhões de euros, o que representa um aumento de 1,8 milhões de euros face à estimativa de fecho de 2025 (+9%), perante os acréscimos estimados ao nível dos gastos com subcontratos (+587 mil euros), serviços especializados (+676 mil euros), rendas e alugueres (+148 mil euros), publicidade e propaganda (+148 mil euros) e limpeza e higiene (+205 mil euros), apesar da diminuição prevista ao nível das rubricas conservação e reparação (-202 mil euros), honorários (-43 mil euros) e seguros (-12 mil euros).

A rubrica Gastos com o pessoal - cujo aumento previsto para 2026 (+1%) se encontra detalhado nos capítulos anteriores relativos aos Recursos Humanos - representará cerca de 43% do total de gastos em 2026, atingindo o montante de 22,7 milhões de euros.

A rubrica Outros gastos, a qual se estima que represente em 2026 cerca de 6% dos gastos, apresenta um valor global de 3,1 milhões de euros. Em 2026, a comparticipação devida à entidade reguladora AMT e à DGRM terá um peso de cerca de 82% no total desta rubrica.

3. Conta de Exploração das Unidades de Negócio

A tabela seguinte apresenta o contributo de cada unidade de negócio para o EBITDA da APDL em 2026:

1000 euros

RENDIMENTOS E GASTOS	Previsão 2026				
	Total	PL	PVC	VND	FERROVIA
Vendas e serviços prestados	78.084	66.026	4.635	5.065	2.358
Subsídios à exploração	1.775	0	775	1.000	0
Trabalhos para a própria entidade	452	445	0	6	0
Outros ganhos operacionais	598	580	18	0	0
Ganhos operacionais	80.908	67.051	5.428	6.071	2.358
Consumos de inventários	-5.076	-4.471	-359	-33	-214
Fornecimentos e serviços externos	-21.155	-12.954	-1.987	-4.795	-1.419
Gastos com o pessoal	-22.657	-19.562	-1.936	-763	-396
Outros gastos operacionais	-3.125	-2.958	-152	-16	0
Gastos operacionais	-52.014	-39.945	-4.434	-5.606	-2.029
EBITDA ajustado (1)	28.894	27.106	994	465	329
Depreciações e amortizações	-29.338	-24.185	-2.703	-2.368	-83
Imparidades	-3.264	0	-2.424	-840	0
Rendimentos diferidos	19.077	11.904	4.278	2.895	0
Provisões	-218	-211	0	-7	0
EBIT	15.151	14.613	146	145	246

(1) Corresponde ao EBIT expurgado dos efeitos das Amortizações e Depreciações, Imputação de Subsídios ao Investimento (deduzido das Imparidades), Rendimentos dos Ativos das Concessões e Provisões

O EBITDA ajustado da APDL ascenderá a 28,9 milhões de euros em 2026, evidenciando uma evolução positiva face aos 26,8 milhões de euros estimados para 2025 e ultrapassando os 28,4 milhões de euros alcançados em 2024.

A unidade de negócio Porto de Leixões, onde se encontra a sede da APDL, centraliza as atividades de suporte, gestão e administração da organização, transversais a todas as áreas e unidades de negócio. Embora, do ponto de vista da contabilidade de gestão, os custos destas funções sejam imputados às diversas unidades de negócio, os resultados antes de impostos aqui apresentados por unidade não refletem essas alocações internas.

Deste modo, considerando os rendimentos e gastos imputados diretamente às unidades de negócio, é possível constatar um EBITDA ajustado de 994 mil euros para o PVC, 465 mil euros para a VND e de 329 mil euros para a Ferrovia. De qualquer forma, expurgando os efeitos gerados pelos subsídios à exploração, este indicador apresenta-se negativo para a VND, refletindo o seu défice de exploração.

4. Demonstração de Resultados Previsional

As projeções económico-financeiras para 2026 conduzem à seguinte Demonstração de resultados:

Demonstração de Resultados	Real	Estimativa	Previsão	Previsão	Previsão	2026/2025	
	2024	2025	2026	2027	2028	Δ€	Δ%
Rendimentos Operacionais	75.212	76.886	80.908	84.730	86.557	4.022	5%
Prestações de Serviços	70.210	74.067	78.084	80.332	82.151	4.017	5%
Outros rendimentos Operacionais	5.002	2.819	2.824	4.397	4.406	5	0%
Gastos Operacionais	-46.787	-50.124	-52.014	-55.156	-56.335	-1.890	4%
CMVMC + FSE	-21.767	-24.570	-26.232	-26.467	-26.693	-1.662	7%
Gastos com o Pessoal	-19.792	-22.347	-22.657	-23.940	-24.825	-310	1%
Outros Gastos	-5.229	-3.207	-3.125	-4.750	-4.817	82	-3%
EBITDA ajustado (1)	28.425	26.762	28.894	29.574	30.222	2.131	8%
Gasto de depreciação e de amortização	-27.472	-27.508	-29.338	-29.718	-31.044	-1.830	7%
Imparidade de investimentos	1.678	314	-3.264	-3.446	-3.302	-3.579	-1138%
Rendimentos diferidos	14.782	14.888	19.077	19.353	20.252	4.189	28%
Provisões (aumentos/reduções)	-922	-205	-218	-218	-218	-13	6%
EBIT	16.491	14.252	15.151	15.546	15.911	899	6%
Gastos de financiamento	-2.037	-1.392	-601	-728	-1.743	791	-57%
Resultados antes de impostos	14.454	12.860	14.550	14.818	14.167	1.690	13%
Imposto sobre o rendimento	-3.422	-2.950	-3.420	-3.403	-3.206	-470	16%
Resultado líquido do período	11.032	9.910	11.130	11.414	10.962	1.220	12%

(1) corresponde ao EBIT expurgado dos efeitos das Amortizações e Depreciações, Imputação de Subsídios ao Investimento (deduzido das Imparidades), Rendimentos dos Ativos das Concessões e Provisões

Em 2026 prevê-se que o EBITDA ajustado apresente um acréscimo de 8% face ao estimado para o ano anterior, considerando que o incremento estimado ao nível do volume de negócios (+4 milhões de euros) supera o aumento previsto ao nível dos gastos operacionais (+1,9 milhões de euros).

Relativamente ao EBIT, ou resultado operacional, prevê-se que aumente cerca de 900 mil euros (+6%) relativamente ao estimado para 2025.

O resultado antes de impostos (RAI) deverá rondar os 14,6 milhões de euros em 2026, traduzindo igualmente um aumento face à estimativa para 2025 (+13%).

Para o ano de 2026, o resultado líquido do período deverá atingir 11,1 milhões de euros, refletindo um acréscimo de 12% face à estimativa do ano anterior.

Em face do exposto, apresentam-se no quadro que se segue os indicadores económicos para o período de 2024 a 2028:

Indicadores Económicos	Real	Estimativa	Previsão	Previsão	Previsão
	2024	2025	2026	2027	2028
V.A.B. (em 1 000 €)	51.010	50.965	53.484	55.489	57.072
Cash-Flow (em 1 000 €)	35.193	33.150	36.259	37.278	38.207
Margem EBITDA (em %)	57,90%	50,62%	51,59%	51,24%	52,29%
Margem EBIT (em %)	23,49%	19,24%	19,40%	19,35%	19,37%
Rentabilidade dos Capitais Próprios (em %)	2,50%	2,16%	2,33%	2,36%	2,17%
ROACE - <i>Returns On Average Capital Employed</i>	2,25%	1,94%	1,96%	1,98%	2,06%

V.A.B. = Produção – (Custo Mat. Primas Consumidas + F.S.E.)

(Produção = Rendimentos Operacionais)

Cash-Flow = Resultados Líquidos + Depreciações

EBITDA= Resultados Operacionais + Depreciações

Margem EBITDA = EBITDA / Prestação de Serviços

EBIT = Resultados Operacionais

Margem EBIT = EBIT / Prestação de Serviços

Rentabilidade dos Capitais Próprios = Resultados Líquidos/Capitais Próprios

ROACE = EBIT x (1-Tax Rate) / (Média do Total do Activo - Média Passivo Corrente)

5. Orçamento financeiro

Conforme se constata no mapa de Fluxos de caixa previsionais apresentado no capítulo X. Anexos, perspetiva-se para 2026 um saldo de disponibilidades de 34,5 milhões de euros, traduzindo um acréscimo de 5,1 milhões de euros face ao estimado para 2025.

O fluxo gerado pelas atividades operacionais² deverá fixar-se em 30,7 milhões de euros em 2026, representando um acréscimo de cerca de 3,3 milhões de euros comparativamente à estimativa de 2025.

Quanto ao fluxo gerado pelas atividades de investimento, este apresentar-se-á negativo em 2026 (-35 milhões de euros), perante o montante de 55,5 milhões de euros relativo a pagamentos a efetuar no âmbito dos investimentos e o recebimento de 20,2 milhões de euros ao nível de subsídios ao investimento.

No que concerne às atividades de financiamento, para 2026 estima-se o desembolso de 15 milhões de euros, bem como pagamentos respeitantes a amortização de financiamentos obtidos de 3,5 milhões de euros e pagamentos respeitantes a juros e gastos similares no valor de 1,9 milhões de euros.

Perante o montante de investimento a realizar e o serviço de dívida relativo aos financiamentos bancários obtidos, a APDL não estima qualquer distribuição de dividendos, tendo apenas considerado no triénio o

² Pressupondo o prazo médio de recebimento de cerca de 40 dias e o prazo médio de pagamento de cerca de 30 dias.

pagamento relativo aos dividendos do exercício de 2020, a liquidar com base num plano de pagamentos até 2026.

6. Balanço Previsional

Em função dos pressupostos considerados, no final de 2026, a situação patrimonial deverá apresentar-se da seguinte forma:

1000 euros

BALANÇO PREVISIONAL	Real 2024		Estimativa 2025		Previsão 2026	
	Valor	%	Valor	%	Valor	%
Ativo não corrente	575.833	93,12%	585.770	92,48%	608.901	92,14%
Ativo corrente	42.577	6,88%	47.639	7,52%	51.941	7,86%
Clientes	5.020	0,81%	8.999	1,42%	8.166	1,24%
Caixa e depósitos bancários	28.781	4,65%	29.378	4,64%	34.512	5,22%
Outros ativos correntes	8.776	1,42%	9.262	1,46%	9.262	1,40%
ATIVO	618.410	100,00%	633.409	100,00%	660.842	100,00%
Capital Próprio	441.139	71,33%	458.262	72,35%	478.486	72,41%
Passivo não corrente	137.930	22,30%	129.630	20,47%	131.809	19,95%
Passivo corrente	39.341	6,36%	45.517	7,19%	50.547	7,65%
Fornecedores	3.356	0,54%	2.576	0,41%	2.156	0,33%
Outros passivos correntes	35.985	5,82%	42.941	6,78%	48.391	7,32%
CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO	618.410	100,00%	633.409	100,00%	660.842	100,00%

Apresenta-se seguidamente as principais justificações para as variações patrimoniais projetadas.

O ativo não corrente apresenta, em 2026, um acréscimo de 23,1 milhões de euros face ao ano anterior, justificado, essencialmente, pelo aumento de 55 milhões de euros ao nível do ativo fixo tangível, valor atenuado pelas amortizações e depreciações. De referir que os investimentos realizados nas unidades de negócio do Porto de Viana do Castelo e da Via Navegável do Douro, unidades deficitárias, são alvo de ajustamento por imparidade de igual montante, deduzido do montante de depreciações previsto.

Relativamente ao ativo corrente, com uma variação de 5 milhões, importa salientar a variação da rubrica de caixa, no mesmo valor. Esta variação reflete a gestão dos financiamentos, com um reforço previsto de 15 milhões de euros em 2026 e, em contrapartida, o aumento previsto de pagamentos a fornecedores de investimento (aumento de 16,4 milhões de euros) e, ainda na rubrica de investimentos, o aumento de 4 milhões de euros de previsão de subsídios ao investimento. As restantes variações são as decorrentes da operação.

No passivo não corrente, a variação de 2 milhões de euros, demonstra que o valor do financiamento de 15 milhões é, em parte, compensado pela realização dos rendimentos dos ativos das concessões (diferidos).

A variação prevista no passivo corrente refere-se, essencialmente, a um aumento do valor das rubricas de fornecedores de investimento e do estado.

De acordo com a evolução projetada, a situação patrimonial origina as seguintes variações nos rácios:

RUBRICAS	Fórmula	Real	Estimativa	Previsão	Previsão	Previsão
		2024	2025	2026	2027	2028
Rentabilidade das vendas	EBITDA / Volume de Negócio	0,58	0,51	0,52	0,51	0,52
Rentabilidade do Ativo	Resultado Operacional / Ativo médio	0,03	0,02	0,02	0,02	0,02
Rentabilidade do Capital próprio	Resultado Líquido / Capital Próprio médio	0,03	0,02	0,02	0,02	0,02
Passivo total	Passivo / Ativo	0,29	0,28	0,28	0,27	0,26
Endividamento Corrente	Passivo Corrente / Ativo	0,06	0,07	0,08	0,09	0,10
Financiamentos Obtidos / EBITDA	Financiamentos Obtidos / EBITDA	1,77	1,84	1,95	1,78	1,56
Capacidade de Endividamento	Passivo Corrente / Passivo Total	0,22	0,26	0,28	0,34	0,41
Solvabilidade	Capitais Próprios / Passivo Total	2,49	2,62	2,62	2,74	2,89
Autonomia Financeira	Capital Próprio / Ativo	0,71	0,72	0,72	0,73	0,74
Liquidez Geral	Ativo Corrente / Passivo Corrente	1,08	1,05	1,03	0,81	0,68
Rentabilidade dos RH	Resultado Operacional / n.º de trabalhadores	55.525	47.826	50.672	52.166	53.392

O rácio Financiamentos Obtidos / EBITDA deverá crescer face à estimativa de 2025, em função do novo desembolso de 15 milhões de euros previsto para 2026. Este endividamento destina-se ao investimento na ação Prolongamento do Quebra-mar e Acessibilidades Marítimas do Porto de Leixões, sendo assim pontual, prevendo-se que os rácios de endividamento se aproximem dos patamares objetivo nos exercícios posteriores.

Relativamente ao indicador de Solvabilidade, prevê-se a manutenção em 2026 e estima-se que nos anos seguintes de 2027 e 2028 se verifique uma significativa recuperação deste indicador em resultado das amortizações dos financiamentos obtidos.

A Autonomia Financeira deverá manter-se inalterada em 2026 face ao fecho de 2025, melhorando ligeiramente no ano de 2027 e 2028.

Estima-se que a Liquidez Geral diminua a partir de 2026 atendendo a que o Passivo Corrente supera o Ativo Corrente a partir de 2027.

VII. Contrato Programa/Contrato de Serviço Público/Contrato de Concessão de Serviço Público

Não aplicável

VIII. Quadro Síntese das autorizações requeridas

De acordo com as IEPAO 2026, resume-se no quadro seguinte as autorizações requeridas, cujo detalhe foi sendo apresentado ao longo de documento:

Autorizações Necessárias	Fundamentação	Normativo aplicável	Página do PAO correspondente
Contratação de trabalhadores	A embarcação multifunções tem sido muito requisitada, contudo, não tem sido possível aproveitar todo o seu potencial de "geração de riqueza" por falta de tripulação, pelo que é imprescindível a contratação de uma tripulação constituída por 1 Mestre, 1 Maquinista e 2 Marinheiros. Com a finalidade de substituir um recurso em falta no CCN, abriu-se um processo de mobilidade ao qual concorreu e foi selecionado um marinheiro. Esta vaga só poderá ser ocupada quando houver substituição do marinheiro. Sendo as Operações Marítimas uma Divisão com o contingente estritamente necessário, não pode ser dispensado o elemento por força de não fazer face às ausências, parentalidades, férias ou acidentes.	IEPAO 2026 DLEO 2025 ou seja, DL n.º 13-A/2025	39
Aumento de gastos operacionais	Prevê-se em 2026 um montante de gastos operacionais, corrigidos do IPC, acima do valor estimado para 2025 e que os mesmos cresçam acima da taxa de crescimento do volume de negócios. Tal facto, deve-se aos gastos necessários para o início da operação do Terminal Ferroviário da Guarda (782 mil euros), aos impactos decorrentes da majoração de uma Base de Remuneração (BR) para todos os trabalhadores (630 mil euros) e do novo serviço de gestão e manuseamento de bagagens de cruzeiros em <i>turnaround</i> (360 mil euros), os quais não existiram em 2025 e que ascendem a 1,8 milhões de euros. Expurgando este valor, a APDL já apresenta uma evolução dos gastos operacionais abaixo do valor estimado para 2025, corrigido com a taxa de inflação prevista de 2,0%.	IEPAO 2026 DLEO 2025 ou seja, DL n.º 13-A/2025	54
Aumento dos Fornecimentos e Serviços Externos	Os FSE deverão crescer em 2026 acima do previsto para o volume de negócios (+9,3%). Contudo, esta situação deve-se a: i) arranque da exploração do Terminal Ferroviário de Mercadorias da Guarda, com um gasto de 782 mil euros em 2026, que estava previsto para 2025, mas que derrapou para 2026 em virtude do atraso na obtenção de financiamento do investimento pelo programa Centro 2030, e ii) novo serviço de gestão e manuseamento de bagagens de cruzeiros em <i>turnaround</i>, com um gasto previsto de 360 mil euros, constituindo um novo serviço para permitir de forma mais célere e profissional, o embarque/desembarque das bagagens de navios em <i>turnaround</i>. Se desconsideradas estas duas situações, os FSE crescerão abaixo do volume de negócios em 2026 (+3,4% vs. 5,4%).	IEPAO 2026 DLEO 2025 ou seja, DL n.º 13-A/2025	54

IX. Outros

1. Endividamento

Em 2011, a APDL assinou um contrato de financiamento com o BEI, por um prazo de 20 anos, garantido por um aval do Estado Português, tendo procedido a um único desembolso no montante de 20 milhões de euros, com taxa fixa a 10 anos de 2,54% ao ano. Entretanto, a partir de novembro de 2021, a taxa de juro foi revista para 0%, com efeitos no pagamento semestral de maio de 2022.

Adicionalmente, a APDL contratualizou os seguintes empréstimos bancários para financiamento do investimento no Prolongamento do Quebra-mar e Melhoria das Acessibilidades Marítimas de Leixões:

- Linha de financiamento Banco BPI, S.A. no valor de 17,5 milhões de euros, datada de 25 de novembro de 2019, com uma duração de dez anos e uma taxa de juro variável associada à Euribor a 6 meses, acrescida de spread de 0,7%. O desembolso da totalidade do financiamento ocorreu em julho de 2022;
- Linha de financiamento Banco BPI, S.A. no valor de 37,5 milhões de euros, datada de 29 de junho de 2022, com uma duração de vinte anos e uma taxa de juro variável associada à Euribor a 12 meses, acrescida de spread de 0,797%. O desembolso da totalidade do financiamento ocorreu em agosto de 2022;
- Entretanto, a revisão de preços da empreitada - num valor previsto de quase 50 milhões de euros, fruto da escalada de preços provocada pela conjuntura atual, principalmente ao nível de gastos de energia e combustíveis - colocou o valor previsto total do investimento em cerca de 182 milhões de euros, obrigando a APDL a negociar uma linha de crédito adicional de 60 milhões de euros junto do BEI, para financiar este projeto de investimento e também para atender ao restante plano de investimentos da APDL. Em 25 de maio de 2023, a APDL contratualizou com o BEI o empréstimo bancário até 60 milhões de euros, garantido por um aval do Estado Português, pelo prazo de 20 anos. No passado dia 11 de agosto de 2023, a APDL procedeu ao primeiro desembolso no montante de 12,5 milhões de euros, a uma taxa fixa de 3,082%, revisível a 5 anos. Prevê-se que em outubro de 2025 se proceda a um desembolso de 15 milhões de euros destinado à restante amortização de uma das linhas de financiamento do Banco BPI (17,5 milhões de euros) e em maio de 2026 está previsto um desembolso adicional de 15 milhões de euros.

Passivo Remunerado	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Δ € 2026 / 2025
Capital estatutário	51.035.000	51.035.000	51.035.000	51.035.000	51.035.000	51.035.000	0
Financiamento remunerado	76.552.500	72.083.333	68.810.191	78.466.799	73.061.658	67.005.724	9.656.608
Novos Investimentos	35.903.000	10.870.000	4.562.644	6.509.000	4.644.000	100.000	1.946.356
Variação de Endividamento	-22,6%	-12,0%	-6,4%	2,6%	-7,8%	-5,0%	

No cumprimento do ponto 2 vi) e do ponto 3.3 Endividamento, do Despacho n.º 252/2022 – SET, e não se verificando quaisquer realizações de capital, a taxa de variação do endividamento remunerado resulta exclusivamente da variação dos montantes do Financiamento Remunerado (FR), expurgando o montante de novos investimentos, sendo positiva em 2,6%.

Novos Investimentos	2025	2026	2027	2028	2025-2028
P-TCO001.02 - Melhoria das Acessibilidades Marítimas (1)	4.562.644	6.509.000	4.644.000	100.000	15.815.644

- (1) Este novo investimento já se encontra aprovado pelo acionista e incluído no PAO 2024. Porém, além de ter sofrido atrasos significativos no seu arranque, tem sido alvo de revisões de preço extraordinárias com elevada expressão material - face à atual conjuntura agravada pela guerra na Ucrânia - o que justificou a necessidade de novo financiamento de 60 milhões de

euros, com um desembolso de 12,5 milhões efetuado em 2023, além de dois desembolsos previstos para 2025 e 2026 no valor global de 30 milhões.

Em resumo, a informação relativa ao serviço da dívida por tipo de empréstimo é a seguinte:

Empréstimo 1 BEI (20M€)

- Finalidade: **Projeto de Desenvolvimento do Porto de Leixões – Construção do Polo 1 da Plataforma Logística e do Terminal de Cruzeiros de Leixões**
- Mutuante: BEI
- Tipo de taxa de juro: Fixa
- Período de carência de capital: 4 anos
- Maturidade: 15/05/2031
- Montante de amortizações e juros no triénio:

Anos	Amortizações	Juros	Taxa de Juro
2026	1.400.000,00	0	0,00%
2027	1.480.000,00	0	0,00%
2028	1.560.000,00	0	0,00%

Empréstimo 2 BPI (37,5M€)

- Finalidade: **Prolongamento do Quebra-mar e Melhoria das Acessibilidades Marítimas de Leixões**
- Mutuante: BPI
- Tipo de taxa de juro: Euribor 12M
- Período de carência de capital: 2 anos
- Maturidade: 29/06/2042
- Montante de amortizações e juros no triénio:

Anos	Amortizações	Juros	Taxa de Juro
2026	2.083.333,34	937.187,46	2,087%
2027	2.083.333,34	755.203,08	1,852%
2028	2.083.333,34	626.625,00	1,299%

Empréstimo 3 BEI (1º desembolso 12,5M€)

- Finalidade: **Prolongamento do Quebra-mar e Melhoria das Acessibilidades Marítimas de Leixões**
- Mutuante: BEI
- Tipo de taxa de juro: Fixa
- Período de carência de capital: 4 anos
- Maturidade: 11/08/2043

- Montante de amortizações e juros no triénio:

Anos	Amortizações	Juros	Taxa de Juro
2026	0,00	385.250,04	3,082%
2027	0,00	385.250,04	3,082%
2028	781.250,00	354.368,48	3,082%

Empréstimo 3 BEI (2º desembolso 15M€)

- Finalidade: **Prolongamento do Quebra-mar e Melhoria das Acessibilidades Marítimas de Leixões**
- Mutuante: BEI
- Tipo de taxa de juro: Fixa
- Período de carência de capital: 4 anos
- Maturidade: 01/10/2045
- Montante de amortizações e juros no triénio:

Anos	Amortizações	Juros	Taxa de Juro
2026	0,00	325.650,00	2,111%
2027	0,00	325.650,00	2,111%
2028	0,00	325.650,00	2,111%

Empréstimo 3 BEI (3º desembolso 15M€)

- Finalidade: **Prolongamento do Quebra-mar e Melhoria das Acessibilidades Marítimas de Leixões**
- Mutuante: BEI
- Tipo de taxa de juro: Euribor 6M
- Período de carência de capital: 4 anos
- Maturidade: 01/05/2046
- Montante de amortizações e juros no triénio:

Anos	Amortizações	Juros	Taxa de Juro
2026	0,00	209.875,00	2,030%
2027	0,00	328.750,00	2,100%
2028	0,00	339.812,50	2,180%

2. Prazos Médios de Recebimento e de Pagamento

O Prazo Médio de Pagamento previsto para 2026 é de 30 dias, em cumprimento da RCM n.º 34/2008.

Indicador (dias)	Real 2024	Estimativa 2025	Previsão 2026
Prazo Médio de Pagamento (PMP)	33	30	30

Nos termos do artigo 1.º do DL n.º 65-A/2011, de 17 de maio, a informação relativa a atrasos nos pagamentos (*arrears*), é divulgada no portal da empresa, sendo que os valores apresentados estão reclamados pela APDL, em virtude de os considerar indevidamente debitados, não obstante todos os esforços para a sua resolução. A APDL não perspetiva apresentar quaisquer atrasos no pagamento a fornecedores em 2026.

Quanto ao Prazo Médio de Recebimento, estima-se que em 2026 seja de cerca de 40 dias.

3. Controlo e Contenção de Gastos

A APDL vem prosseguindo com a manutenção das políticas de contenção de gastos, preocupação bem patente na empresa na última década, de forma a otimizar a eficiência operacional da APDL, conjugado com o esforço comercial na captação de mais atividade e negócios, ao mesmo tempo que efetuando ajustamentos nas políticas tarifárias de acordo com o custo efetivo dos serviços prestados.

Contudo, existem fatores que continuam a provocar um agravamento de gastos da empresa:

- a evolução prevista em vários contratos de prestações de serviços da empresa (p.e.: limpeza, vigilância, conservação, amarração), com recorrentes pedidos de reequilíbrio económico-financeiro, que colocam em causa a contenção dos FSEs;
- a evolução dos gastos com pessoal, pelos impactos resultantes dos IRCT e das negociações com Sindicatos, que são efetuadas de forma global para todo o setor portuário.

Estes fatores exógenos provocam constrangimentos acentuados à política de redução de gastos, que são agravados pelas normais necessidades de aumento de gastos para apoio ao desenvolvimento da atividade da empresa.

De seguida apresenta-se a evolução estimada ao nível do rácio da Eficiência Operacional e dos gastos PRC.

Na sequência do Despacho n.º 1244/2019 SET e da DUE de 27.12.2019, foi autorizada a utilização de um novo indicador proposto pela empresa para analisar a evolução da Eficiência Operacional da APDL. Este novo indicador utiliza como base o rácio dos gastos operacionais no volume de negócios, conforme previsto nas IEPAO 2026 e no DLEO 2025, pressupondo ainda:

- a anualização do efeito das dragagens para um período de 6 anos³ e;
- a não consideração de alguns efeitos que afetam a evolução do rácio, nomeadamente:
 - gastos das Unidades de Negócios deficitárias da APDL totalmente participados por Orçamento de Estado e/ou fundos comunitários;
 - gastos e promoção estratégica do Investimento no Prolongamento do Quebra-mar e Melhoria das Acessibilidades Marítimas ao porto de Leixões.

Para 2026 prevê-se um crescimento do volume de negócios de 5,4%, acima da evolução esperada para o PIB, o que se deve aos principais diversos fatores, como sejam:

- o crescimento da atividade esperada para 2026, com principal relevância no segmento de ro-ro de Leixões (+30,5%).
- a política de preços referida no ponto 2. do capítulo III. Plano de Atividades e indicadores de desempenho, que prevê uma atualização geral dos Regulamentos de Tarifas em +1,9% de acordo com a previsão do Banco de Portugal para a inflação em 2025, com exceção do Regulamento de Tarifas da VND, onde se prevê a transição para o 3º ano da política tarifária aprovada pela AMT, ou seja, incrementando algumas tarifas em 50%.
- a nova atividade do Terminal Ferroviário de Mercadorias da Guarda.

Ao nível dos gastos, prevê-se que a empresa apresente para 2026, um incremento dos gastos operacionais de 4,2% face a 2025, inferior ao incremento previsto para o volume de negócios. Contudo, a estimativa de 2025 inclui um gasto extraordinário relacionado com um regime de pré-aposentação para pilotos no valor de cerca de 700 mil euros, que se expurgado implica uma variação superior entre 2026/2025 (5,8%), levando a um incremento acima da taxa de crescimento do volume de negócios e a que cresçam em 2026 acima do valor estimado para 2025, corrigido com a taxa de inflação prevista de 2,0%. Tal facto, deve-se aos gastos necessários para o início da operação do Terminal Ferroviário da Guarda (782 mil euros), aos impactos decorrentes da majoração de uma base remuneratória para todos os trabalhadores (630 mil euros) e do novo serviço de gestão e manuseamento de bagagens de cruzeiros em *turnaround* (360 mil euros), os quais não existiram em 2025 e que ascendem a 1,8 milhões de euros.

Em relação aos gastos com pessoal, em 2026 prevê-se que aumentem 1,4%, embora este incremento esteja diminuído pelo efeito referido acima, que afetou a estimativa para 2025, o qual se expurgado, implica uma variação superior face à estimativa de 2025 (+4,7%), ainda assim abaixo do incremento previsto para o volume de negócios. Será de destacar neste âmbito a evolução dos gastos com pessoal, que encerram um conjunto de efeitos, nomeadamente:

- Os efeitos da negociação com os Sindicatos, de majoração de uma base remuneratória para todos os trabalhadores, que se estima em 630 mil euros (correspondente à variação do impacto entre 2026 e 2025, ou seja, em 2026 ano completo e em 2025 apenas 2º semestre);
- As valorizações remuneratórias obrigatórias, decorrentes dos Instrumentos de Regulamentação Coletiva do Trabalho implicarão um encargo agregado de 183 mil euros em 2026;
- As novas contratações previstas, a efetivar no início do segundo semestre, correspondendo ao valor de 95 mil euros;
- O incentivo para a aposentação voluntária de trabalhadores, que se estima em 103 mil euros.

Em relação aos Fornecimentos e Serviços Externos (FSE), deverão crescer em 2026 acima do previsto para o volume de negócios (+9,3%). Contudo, esta situação deve-se aos dois fatores referidos acima: i) arranque da exploração do Terminal Ferroviário de Mercadorias da Guarda, com um gasto de 782 mil euros em 2026, que estava previsto para 2025, mas que derrapou para 2026 em virtude do atraso na obtenção de financiamento do investimento pelo programa Centro 2030, e ii) novo serviço de gestão e manuseamento de bagagens de cruzeiros em *turnaround*, com um gasto previsto de 360 mil euros, constituindo um novo serviço

³ Tem em conta a média dos gastos reais para o período 2019-2024, ou seja, um ciclo de 6 anos destes gastos.

para permitir de forma mais célere e profissional, o embarque/desembarque das bagagens de navios em *turnaround*. Se desconsideradas estas duas situações, os FSE crescerão abaixo do volume de negócios em 2026 (+3,4% vs. 5,4%).

Para 2026 prevê-se que o peso dos gastos operacionais no volume de negócios fique abaixo do nível estimado para 2025 (-0,29 p.p.), atingindo 59,80%.

Para 2027 e 2028, antevê-se, neste momento, uma evolução favorável do rácio da Eficiência Operacional para 59,79% e 59,78% respetivamente.

4. Evolução dos Veículos da frota operacional

Atualmente, a frota automóvel da APDL é composta por 50 viaturas, próprias e alocadas, mantendo o número de 2024.

Para o triénio 2026-2028 não se prevê um aumento da frota, apenas a renovação da mesma recorrendo a contratos de aluguer operacional de viaturas (AOV).

A política de gestão da frota tem seguido um princípio de equilíbrio entre racionalidade financeira e sustentabilidade ambiental, assegurando que cada decisão de renovação ou substituição se encontra devidamente fundamentada, casos em que seja possível a renovação contratual com redução do valor da mensalidade, esta será promovida, assegurando simultaneamente a continuidade do nível de serviço e a otimização de custos, nos contratos em que as viaturas já atingiram o limite de quilometragem estipulado, a renovação não se afigura viável, a opção estratégica consiste no lançamento de novos procedimentos de contratação em regime AOV, privilegiando viaturas mais eficientes do ponto de vista ecológico e ambiental.

X. Anexos

- i) **Parecer do Órgão de Fiscalização**
(Segue separadamente ao PAO 2026-2028)

- i. **Despachos de autorização de utilização de indicador alternativo para aferição da eficiência operacional**

MM Ent. N.: 3859/2019
Data: 24-10-2019
Proc. N.: 37/2019



**REPÚBLICA
PORTUGUESA**

GABINETE DO SECRETÁRIO DE ESTADO
DO TESOURO

Exmo. Senhor
Chefe do Gabinete de Sua Excelência a
Ministra do Mar
Eng. Diogo Carvalheda
Rua Alfredo Magalhães Ramalho, 1
1495-165 Lisboa (Algés)

SUA REFERÊNCIA	SUA COMUNICAÇÃO DE	NOSSA REFERÊNCIA	DATA
		Nº: 4784/2019 ENT.: 4944 de 09-10-2019 PROC. Nº: 25.416/2019	15-10-2019

ASSUNTO: Plano de Atividades e Orçamento para 2019 (SIRIEF, 2019-04-10) da APDL - Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A.

Encarrega-me Sua Excelência o Secretário de Estado do Tesouro de remeter a V. Exa., cópia do ofício nº 445/UTAM/2019, bem como cópia do Aditamento ao Relatório de Análise nº 89/2019, de 22 de abril, da Unidade Técnica de Acompanhamento e Monitorização do Setor Público Empresarial, sobre o assunto mencionado em epígrafe, após ter exarado o seguinte despacho:

DESPACHO Nº 1244/19 - SET

"Concordo.

Autorizo as exceções, nos termos proposto no ponto B. do presente relatório, quanto:

- a) À utilização do novo indicador proposto pela empresa para analisar a evolução da sua eficiência operacional;*
- b) Ao aumento dos gastos com pessoal;*
- c) Ao aumento dos gastos com Estudos, pareceres, projectos e consultorias.*
- d) À contratação de 9 trabalhadores no âmbito do PREVPAP;*

Relativamente à contratação de outros trabalhadores, autorizo o recrutamento destinado à substituição, nos termos dispostos no n.º 3º do art.º 157º do DLEO 2019.

Autorizo a realização de investimento em 2019, até ao limite de 13M€.

Remeta-se a S.Exa a MMar.

Dê-se conhecimento à DGTF.

Álvaro Novo

14.10.2019"

Com os melhores cumprimentos,

A Chefe do Gabinete,


Ana Brandão

AV

- ii. **Despachos de autorização de Dispensa do Cumprimento dos Princípios relativos à eficiência operacional ou gastos operacionais ou aquisição e locação de veículos**
(Não aplicável)

- iii. **Despachos de autorização da dispensa do cumprimento dos princípios respeitantes à gestão de RH, e em particular autorizações de recrutamento concedidas e ainda não exercidas**
(Não aplicável)

ii) Demonstrações Financeiras previsionais

i. Balanço Previsional

euros

	Real 2023	Real 2024	Estimativa 2025	Previsão 2026	Previsão 2027	Previsão 2028
Ativo não corrente:						
Ativos fixos tangíveis	477 386 467	489 430 632	505 493 872	534 233 539	555 963 543	579 348 699
Propriedades de investimento	10 780 384	677 843	673 790	669 737	665 603	661 386
Ativos intangíveis	74 597 756	68 557 487	63 625 520	58 750 947	53 844 642	48 906 043
Outros investimentos financeiros	43 987	42 980	42 980	42 980	42 980	42 980
Ativos por impostos diferidos	19 479 632	17 123 870	15 933 550	15 203 752	14 785 022	14 414 503
	582 288 226	575 832 812	585 769 711	608 900 955	625 301 789	643 373 610
Ativo corrente:						
Inventários	932 216	867 955	992 334	992 334	992 334	992 334
Clientes	6 891 907	5 020 194	8 998 993	8 166 142	8 401 301	8 591 497
Estado e outros entes públicos	30 516	1 572 501	1 622 177	1 622 177	1 622 177	1 622 177
Outros créditos a receber	13 694 550	3 660 575	3 288 776	3 288 776	3 288 776	3 288 776
Diferimentos	3 124 320	2 674 631	3 359 122	3 359 122	3 359 122	3 359 122
Caixa e depósitos bancários	18 378 618	28 780 962	29 377 588	34 512 386	32 385 357	31 297 950
	43 052 127	42 576 818	47 638 990	51 940 938	50 049 067	49 151 856
Total do ativo	625 340 353	618 409 630	633 408 701	660 841 893	675 350 856	692 525 466
CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO						
Capital próprio:						
Capital subscrito	51 035 000	51 035 000	51 035 000	51 035 000	51 035 000	51 035 000
Reservas legais	11 122 456	11 122 456	11 122 456	11 122 456	11 122 456	11 122 456
Outras reservas	198 273 324	203 788 839	214 820 346	224 730 351	235 860 018	247 524 517
Resultados transitados	67 533 694	68 417 793	68 417 793	68 417 793	68 417 793	68 417 793
Ajust./ Out. variações no capital próprio	94 608 240	95 742 942	102 956 257	112 050 632	116 848 801	125 274 723
	422 572 714	430 107 030	448 351 852	467 356 231	483 284 068	503 374 489
Resultado líquido do período	6 104 032	11 031 507	9 910 005	11 129 667	11 664 499	11 161 608
Total do capital próprio	428 676 746	441 138 537	458 261 857	478 485 899	494 948 567	514 536 097
Passivo						
Passivo não corrente:						
Provisões	4 166 765	5 066 915	5 271 416	5 489 086	5 706 757	5 924 428
Financiamentos obtidos	72 083 333	66 492 500	65 326 858	74 903 466	68 637 075	62 501 141
Responsabilidades por benefícios pós-emprego	4 337 292	4 107 576	4 331 199	3 800 813	3 429 989	3 226 530
Passivos por impostos diferidos	5 233 788	5 881 565	6 968 179	8 058 331	9 148 483	10 238 635
Outras dívidas a pagar	22 978 574	22 082 453	21 418 060	21 228 060	21 228 060	21 228 060
Diferimentos	43 525 570	34 298 733	26 314 011	18 329 288	10 344 565	2 359 842
	152 325 322	137 929 742	129 629 723	131 809 044	118 494 929	105 478 635
Passivo corrente:						
Fornecedores	2 668 739	3 355 974	2 576 196	2 156 031	2 183 975	2 213 686
Estado e outros entes públicos	2 056 532	1 900 451	4 900 344	6 333 528	5 553 307	4 418 644
Financiamentos obtidos	4 469 167	5 590 833	3 483 333	3 563 333	4 424 583	4 504 583
Outras dívidas a pagar	26 201 363	19 920 481	25 786 623	29 723 433	40 974 870	52 603 195
Diferimentos	8 942 484	8 573 612	8 770 626	8 770 626	8 770 626	8 770 626
	44 338 285	39 341 351	45 517 122	50 546 950	61 907 360	72 510 734
Total do passivo	196 663 607	177 271 093	175 146 844	182 355 994	180 402 289	177 989 369
Total do capital próprio e do passivo	625 340 353	618 409 630	633 408 701	660 841 893	675 350 856	692 525 466

euros

	Previsão 202603	Previsão 202606	Previsão 202609	Previsão 202612
Ativo não corrente:				
Ativos fixos tangíveis	512 678 788	519 863 705	527 048 622	534 233 539
Propriedades de investimento	672 776	671 763	670 750	669 737
Ativos intangíveis	62 406 877	61 188 233	59 969 590	58 750 947
Outros investimentos financeiros	42 980	42 980	42 980	42 980
Ativos por impostos diferidos	15 763 978	15 594 406	15 424 834	15 203 752
	591 565 399	597 361 087	603 156 776	608 900 955
Ativo corrente:				
Inventários	992 334	992 334	992 334	992 334
Clientes	8 207 487	8 182 512	8 135 703	8 166 142
Estado e outros entes públicos	1 622 177	1 622 177	1 622 177	1 622 177
Outros créditos a receber	3 288 776	3 288 776	3 288 776	3 288 776
Diferimentos	3 359 122	3 359 122	3 359 122	3 359 122
Caixa e depósitos bancários	28 908 623	39 705 125	38 371 918	34 512 386
	46 378 519	57 150 047	55 770 030	51 940 938
Total do ativo	637 943 918	654 511 134	658 926 806	660 841 893
CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO				
Capital próprio:				
Capital subscrito	51 035 000	51 035 000	51 035 000	51 035 000
Reservas legais	11 122 456	11 122 456	11 122 456	11 122 456
Outras reservas	214 820 346	214 820 346	224 730 351	224 730 351
Resultados transitados	78 327 798	78 327 798	68 417 793	68 417 793
Ajust./ Out. variações no capital próprio	105 229 851	107 503 444	109 777 038	112 050 632
	460 535 450	462 809 044	465 082 638	467 356 231
Resultado líquido do período	3 304 223	5 342 240	8 394 492	11 129 667
Total do capital próprio	463 839 674	468 151 284	473 477 130	478 485 899
Passivo				
Passivo não corrente:				
Provisões	5 325 833	5 380 251	5 434 669	5 489 086
Financiamentos obtidos	65 127 948	77 685 363	77 486 113	74 903 466
Responsabilidades por benefícios pós-emprego	4 206 849	4 074 926	3 941 656	3 800 813
Passivos por impostos diferidos	7 240 717	7 513 255	7 785 793	8 058 331
Outras dívidas a pagar	21 418 060	21 418 060	21 228 060	21 228 060
Diferimentos	24 317 830	22 321 649	20 325 469	18 329 288
	127 637 237	138 393 504	136 201 759	131 809 044
Passivo corrente:				
Fornecedores	2 140 687	2 160 028	2 151 686	2 156 031
Estado e outros entes públicos	5 307 882	5 708 010	6 009 176	6 333 528
Financiamentos obtidos	3 483 333	3 523 333	3 523 333	3 563 333
Outras dívidas a pagar	26 764 480	27 804 349	28 793 097	29 723 433
Diferimentos	8 770 626	8 770 626	8 770 626	8 770 626
	46 467 008	47 966 346	49 247 918	50 546 950
Total do passivo	174 104 245	186 359 850	185 449 676	182 355 994
Total do capital próprio e do passivo	637 943 918	654 511 134	658 926 806	660 841 893

ii. Demonstração de Resultados por natureza Previsional

euros

	Real 2023	Real 2024	Estimativa 2025	Previsão 2026	Previsão 2027	Previsão 2028
Vendas e serviços prestados	65 369 739	70 209 821	74 067 020	78 083 836	80 332 395	82 151 031
Subsídios à exploração	1 889 241	1 880 291	1 750 000	1 775 000	1 775 000	1 775 000
Trabalhos para a própria entidade	380 141	686 976	366 994	451 609	451 609	451 609
Custos das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	-1 925 605	-1 851 836	-5 211 920	-5 076 348	-5 132 463	-5 199 053
Fornecimentos e serviços externos	-19 561 882	-19 915 042	-19 357 899	-21 155 355	-21 334 230	-21 494 123
Gastos com o pessoal	-18 248 786	-19 791 530	-22 347 004	-22 657 447	-23 939 622	-24 824 801
Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)	205 197	-76 010	0	0	0	0
Provisões (aumentos/reduções)	-29 594	-922 468	-204 501	-217 671	-217 671	-217 671
Imparidade de investimentos não depreciables/amortizáveis (perdas/reversões)	-1 202 416	-1 631 864	-3 953 383	-7 473 000	-7 550 000	-7 300 000
Aumentos/reduções de justo valor	1 810	-1 007	0	0	0	0
Outros rendimentos	15 776 819	19 091 097	17 109 900	21 238 903	21 524 066	22 431 846
Outros gastos	-5 209 994	-7 026 033	-4 727 170	-4 689 620	-4 749 608	-4 817 324
Resultado antes de depreciações, gastos de financiamentos e impostos	37 444 670	40 652 395	37 492 037	40 279 907	41 159 476	42 956 515
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	-30 781 164	-27 471 559	-27 507 722	-29 337 796	-29 717 504	-31 044 205
Imparidade de investimentos depreciables/amortizáveis (perdas/reversões)	4 136 333	3 310 214	4 267 871	4 208 812	4 103 592	3 998 372
Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)	10 799 839	16 491 050	14 252 186	15 150 923	15 545 564	15 910 681
Juros e rendimentos similares obtidos	0	406 461	347 287	300 000	250 000	200 000
Juros e gastos similares suportados	-1 897 190	-2 443 701	-1 739 390	-901 154	-727 963	-1 743 190
Resultado antes de impostos	8 902 649	14 453 810	12 860 082	14 549 769	15 067 601	14 367 492
Imposto sobre o rendimento do período	-2 798 617	-3 422 303	-2 950 077	-3 420 102	-3 403 102	-3 205 884
Resultado líquido do período	6 104 032	11 031 507	9 910 005	11 129 667	11 664 499	11 161 608

euros

	Previsão 202603	Previsão 202606	Previsão 202609	Previsão 202612
Vendas e serviços prestados	19 370 959	38 741 918	58 112 877	78 083 836
Subsídios à exploração	443 750	887 500	1 331 250	1 775 000
Trabalhos para a própria entidade	112 902	225 805	338 707	451 609
Custos das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	-1 255 823	-2 538 032	-3 808 434	-5 076 348
Fornecimentos e serviços externos	-5 166 238	-10 494 135	-15 771 914	-21 155 355
Gastos com o pessoal	-5 114 658	-11 254 453	-16 484 569	-22 657 447
Provisões (aumentos/reduções)	-54 418	-108 835	-163 253	-217 671
Imparidade de investimentos não depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)	-1 868 250	-3 736 500	-5 604 750	-7 473 000
Outros rendimentos	5 283 767	10 576 252	15 860 018	21 238 903
Outros gastos	-1 152 676	-2 367 210	-3 555 980	-4 689 620
Resultado antes de depreciações, gastos de financiamentos e impostos	10 599 314	19 932 309	30 253 951	40 279 907
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	-7 334 449	-14 668 899	-22 003 347	-29 337 796
Imparidade de investimentos depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)	1 052 203	2 104 406	3 156 609	4 208 812
Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)	4 317 068	7 367 817	11 407 213	15 150 923
Juros e rendimentos similares obtidos	75 000	150 000	225 000	300 000
Juros e gastos similares suportados	-238 197	-476 280	-688 777	-901 154
Resultado antes de impostos	4 153 871	7 041 536	10 943 436	14 549 769
Imposto sobre o rendimento do período	-849 648	-1 699 296	-2 548 944	-3 420 102
Resultado líquido do período	3 304 223	5 342 240	8 394 492	11 129 667

iii. Demonstração de Fluxos de Caixa Previsionais

euros

	Real 2023	Real 2024	Estimativa 2025	Previsão 2026	Previsão 2027	Previsão 2028
Fluxos de caixa das atividades operacionais - método direto						
Recebimentos de clientes	77 590 729	85 822 028	76 103 497	79 484 185	80 673 236	82 545 969
Pagamentos a fornecedores	-25 536 877	-24 170 449	-27 766 422	-27 729 108	-27 530 824	-27 770 837
Pagamentos ao pessoal	-14 271 302	-15 584 469	-16 162 100	-18 054 413	-18 933 800	-19 505 203
<i>Caixa gerada pelas operações</i>	37 782 550	46 067 110	32 174 975	33 700 664	34 208 612	35 269 929
Pagamento/recebimento do imposto sobre o rendimento	-7 739	-2 285 953	1 213 528	-166 968	-2 674 441	-2 879 875
Outros recebimentos/pagamentos	-10 462 164	-12 728 440	-6 030 051	-2 854 605	-3 069 497	-3 208 892
<i>Fluxos de caixa das actividades operacionais (1)</i>	27 312 647	31 052 717	27 358 452	30 679 091	28 464 674	29 181 162
Fluxos de caixa das atividades de investimento						
Pagamentos respeitantes a:						
Ativos fixos tangíveis	-50 707 643	-30 014 123	-39 114 505	-55 503 696	-41 612 668	-45 036 564
Ativos intangíveis	-1 836 037	-1 227 846	4 836	0	0	0
Investimentos financeiros	-4 373	0	0	0	0	0
Outros ativos	0	0	0	0	0	0
Recebimentos provenientes de:						
Ativos fixos tangíveis	2 160	3 821 550	1 004	0	0	0
Ativos intangíveis	0	0	0	0	0	0
Investimentos financeiros	0	0	0	0	0	0
Outros ativos	11 273	11 612	15 410	30 294	30 294	30 294
Subsídios ao investimento	20 627 349	14 001 874	15 882 096	20 186 448	16 166 906	20 693 305
Juros e rendimentos similares	1 000	406 461	347 287	300 000	250 000	200 000
Dividendos	0	0	0	0	0	0
<i>Fluxos de caixa das actividades de investimento (2)</i>	-31 906 271	-13 000 472	-22 863 872	-34 986 954	-25 165 469	-24 112 966
Fluxos de caixa das atividades de financiamento						
Recebimentos provenientes de:						
Financiamentos obtidos	12 500 000	0	15 000 000	15 000 000		0
Realizações de capital e de outros instrumentos de capital próprio	0	0	0	0	0	0
Cobertura de prejuízos	0	0	0	0	0	0
Doações	0	0	0	0	0	0
Outras operações de financiamento	0	0	0	0	0	0
Pagamentos respeitantes a:						
Financiamentos obtidos	-3 367 500	-4 469 167	-16 528 333	-3 483 333	-3 563 333	-4 424 583
Juros e gastos similares	-2 004 634	-2 990 734	-2 179 620	-1 884 005	-1 862 901	-1 731 019
Dividendos	-190 000	-190 000	-190 000	-190 000	0	0
Reduções de capital e de outros instrumentos de capital próprio	0	0	0	0	0	0
Outras operações de financiamento	0	0	0	0	0	0
<i>Fluxos de caixa das actividades de financiamento (3)</i>	6 937 866	-7 649 901	-3 897 954	9 442 662	-5 426 235	-6 155 603
Variação de caixa e seus equivalentes (4) = (1) + (2) + (3)	2 344 242	10 402 344	596 626	5 134 798	-2 127 029	-1 087 407
Efeito das diferenças de câmbio	0	0	0	0	0	0
Caixa e seus equivalentes no início do período	16 034 376	18 378 618	28 780 962	29 377 588	34 512 386	32 385 357
Caixa e seus equivalentes no fim do período	18 378 618	28 780 962	29 377 588	34 512 386	32 385 357	31 297 950

euros

	Previsão 202603	Previsão 202606	Previsão 202609	Previsão 202612
Fluxos de caixa das atividades operacionais - método direto				
Recebimentos de clientes	20 276 639	39 798 948	59 330 890	79 484 185
Pagamentos a fornecedores	-7 128 268	-13 984 728	-20 831 155	-27 729 108
Pagamentos ao pessoal	-3 966 106	-8 894 730	-13 068 373	-18 054 413
<i>Caixa gerada pelas operações</i>	9 182 266	16 919 489	25 431 362	33 700 664
Pagamento/recebimento do imposto sobre o rendimento	0	-7 410	-113 782	-166 968
Outros recebimentos/pagamentos	-701 109	-1 477 254	-2 075 839	-2 854 605
<i>Fluxos de caixa das actividades operacionais (1)</i>	8 481 157	15 434 826	23 241 741	30 679 091
Fluxos de caixa das actividades de investimento				
Pagamentos respeitantes a:				
Activos fixos tangíveis	-13 875 924	-27 751 848	-41 627 772	-55 503 696
Activos intangíveis	0	0	0	0
Investimentos financeiros	0	0	0	0
Outros ativos	0	0	0	0
Recebimentos provenientes de:				
Activos fixos tangíveis	0	0	0	0
Activos intangíveis	0	0	0	0
Investimentos financeiros	0	0	0	0
Outros ativos	9 314	15 147	24 461	30 294
Subsídios ao investimento	5 046 612	10 093 224	15 139 836	20 186 448
Juros e rendimentos similares	75 000	150 000	225 000	300 000
Dividendos	0	0	0	0
<i>Fluxos de caixa das actividades de investimento (2)</i>	-8 744 998	-17 493 477	-26 238 475	-34 986 954
Fluxos de caixa das actividades de financiamento				
Recebimentos provenientes de:				
Financiamentos obtidos	0	15 000 000	15 000 000	15 000 000
Realizações de capital e de outros instrumentos de capital próprio	0	0	0	0
Cobertura de prejuízos	0	0	0	0
Doações	0	0	0	0
Outras operações de financiamento	0	0	0	0
Pagamentos respeitantes a:				
Financiamentos obtidos	0	-1 721 667	-1 721 667	-3 483 333
Juros e gastos similares	-205 125	-892 145	-1 097 270	-1 884 005
Dividendos	0	0	-190 000	-190 000
Reduções de capital e de outros instrumentos de capital próprio	0	0	0	0
Outras operações de financiamento	0	0	0	0
<i>Fluxos de caixa das actividades de financiamento (3)</i>	-205 125	12 386 188	11 991 063	9 442 662
Variação de caixa e seus equivalentes (4) = (1) + (2) + (3)	-468 966	10 327 537	8 994 329	5 134 798
Efeito das diferenças de câmbio	0	0	0	0
Caixa e seus equivalentes no início do período	29 377 588	29 377 588	29 377 588	29 377 588
Caixa e seus equivalentes no fim do período	28 908 623	39 705 125	38 371 918	34 512 386

iii) **Planificação de Recursos Humanos para o triénio**
(apresentada no ficheiro de apoio)

iv) **Planeamento Financeiro para 2026-2028**
(apresentado no ficheiro de apoio)

- v) **Evidência de que o Plano de Investimentos constante do PAO 2026-2028 mereceu aprovação da Tutela Setorial**
(Segue separadamente ao PAO 2026-2028)

vi) Plano de Investimentos quantificado e detalhado



PLANO DE INVESTIMENTOS [2026-2028]

	INV. CURSO	<2025	PLANO 25	FECHO 25	2.026	2.027	2.028	[26-28]	+2028	FINANCIMANETO COMUNITÁRIO					FINANCIAMENTO ORÇ ESTADO (Cap.60º)				
										FIN2026	FIN2027	FIN2028	FIN[26-28]	FIN+2028	FIN2026	FIN2027	FIN2028	FIN[26-28]	FIN+2028
PORTO DE LEIXÕES Total	316.802	97.791	45.184	30.969	46.992	40.012	40.888	127.891	62.833	13.053	8.320	10.825	32.198	8.461					
PORTO DE VIANA DO CASTELO Total	42.774	474	3.245	1.669	4.511	2.120	2.000	8.631	32.000						4.090	1.902	1.856	7.848	29.699
VIA NAVEGÁVEL DO DOURO Total	83.639	731	3.132	2.250	2.962	5.430	5.300	13.692	66.965						2.685	4.873	4.919	12.477	62.149
INTERMODALIDADE FERROVIÁRIA Total	13.999	142	4.709	3.784	1.039	1.601	4.149	6.789	3.284	486	1.194	3.093	4.773	2.448					
TOTAL GERAL	457.214	99.138	56.270	38.673	55.504	49.163	52.337	157.003	165.082	13.539	9.514	13.918	36.971	10.909	6.775	6.775	6.775	20.325	91.848

	INV. CURSO	<2025	PLANO 25	FECHO 25	2.026	2.027	2.028	[26-28]	+2028	FINANCIMANETO COMUNITÁRIO					FINANCIAMENTO ORÇ ESTADO (Cap.60º)				
										FIN2026	FIN2027	FIN2028	FIN[26-28]	FIN+2028	FIN2026	FIN2027	FIN2028	FIN[26-28]	FIN+2028
PORTO DE LEIXÕES Total	316.802	97.791	45.184	30.969	46.992	40.012	40.888	127.891	62.833	13.053	8.320	10.825	32.198	8.461	13.053	8.320	10.825	32.198	8.461
0 - Aumento Capacidade Navegabilidade Porto Total	5.588	124	1.000	2.512	2.817	70	65	2.952		2.005	50		2.055		2.005	50		2.055	
00.06 - Modernização da Ponte Móvel	5.588	124	1.000	2.512	2.817	70	65	2.952		2.005	50		2.055		2.005	50		2.055	
2 - Terminal de Cruzeiros Total	7.673		350	83	1.265	2.605	2.550	6.420	1.170										
02.01 - Edifício	763		350	83	420	220	20	660	20										
02.02 - Obras marítimas	6.495				825	1.990	2.530	5.345	1.150										
02.03 - Molhe Sul/ Ligação ao Edifício	415				20	395		415											
3 - Melhoria Condições Operacionais TPL Total	5.345		50	116	4.809	420		5.229											
03.02 - Colocação Tetrápodes	4.875			116	4.759			4.759											
03.04 - Equipamento de Movimentação Vertical	470		50		50	420		470											
4 - Projecto Portaria Única Total	6.257	50	455	247	716	3.945	725	5.386	574										
04.00 - Portaria Principal do Porto de Leixões	4.908		200	32	172	3.600	530	4.302	574										
04.01 - Operacionalização (Pes.+ferrovia+viaazul)	109	5	20	20	84			84											
04.05 - Reconversão Tecnológica 3PL	1.240	45	235	195	460	345	195	1.000											
5 - Reconversão Área p/ carga contentorizada Total	390	320	172	45	25			25											
05.03 - Estudos NTCN (Novo Tem. Contentores Nort)	390	320	172	45	25			25											
6 - Estruturação da Plataforma Logística Total	11.305	559	559	390	1.440	2.357	2.557	6.353	4.004										
06.02 - Pólos 1 e 2	11.305	559	559	390	1.440	2.357	2.557	6.353	4.004										
7 - Reabilitação de Espaços e Edifícios Total	9.957	1.367	3.502	1.749	2.820	3.220		6.040	800	731	2.098		2.829		731	2.098		2.829	
07.02 - Remodelações no Edifício Central	821			21	800			800											
07.05 - AVAC's	205		110	35	170			170											
07.09 - Edifício das Obras Sociais	400				50	350		400											
07.10 - Reabilitações Outros Espaços e Edifícios	1.266	101		184	180			180	800										
07.11 - Reabilitações de Áreas Portuárias	7.265	1.266	3.392	1.509	1.620	2.870		3.870		731	2.098		2.829		731	2.098		2.829	
15 - Segurança Marítima e Portuária Total	69.008	9.931	15.336	16.006	15.793	10.480	10.277	36.550	6.521	6.914	3.364	6.145	16.424	4.865	6.914	3.364	6.145	16.424	4.865
15.01 - Sistemas de Ajuda à Operação Marítima	3.266	6	600	1.445	645	1.170		1.815											
15.02 - Infraestruturas e Rede Elétrica	20.433	112	2.355	254	1.100	4.210	8.237	13.547	6.521	582	3.104	6.145	9.831	4.865	582	3.104	6.145	9.831	4.865
15.03 - Segurança Portuária	1.756	6	200	200	550	500	500	1.550											
15.04 - Trem Naval	8.784	265	520	1.303	2.116	3.560	1.540	7.216											
15.07 - Vedações	124		28	124															
15.08 - Implementação Centro Inspetivo	8.987	181	3.228	3.093	5.348	365		5.713		3.811	260		4.071		3.811	260		4.071	
15.09 - Reforço e Estabilização de Cais	25.335	9.361	8.225	9.475	5.944	555		6.499		2.522			2.522		2.522			2.522	
15.10 - Equipamentos para Topohidrografia	42			42															
15.12 - Protecção Anticorrosiva de Equipamentos	90				90			90											
15.13 - Equipamentos de Apoio	190		180	70		120		120											



PLANO DE INVESTIMENTOS [2026-2028]

	INV. CURSO	<2025	PLANO 25	FECHO 25	2.026	2.027	2.028	[26-28]	+2028	FINANCIMANETO COMUNITÁRIO					FINANCIAMENTO ORÇ ESTADO (Cap.60º)				
										FIN2026	FIN2027	FIN2028	FIN[26-28]	FIN+2028	FIN2026	FIN2027	FIN2028	FIN[26-28]	FIN+2028
17 - Gestão Ambiental Total	38.848	275	3.501	1.356	6.469	5.317	12.867	24.653	12.564	3.257	2.667	4.680	10.604	3.596	3.257	2.667	4.680	10.604	3.596
17.00 - Sistemas de Monitorização	100		100		100			100											
17.02 - Neutralidade Carbónica - Rotulagem	313	189	18	54		70		70											
17.06 - Atualização Sistema Abastecimento Águas	50		50	30	20			20											
17.07 - Mitigação de impactos ambientais	1.150				100	50	500	650	500										
17.15 - Sistemas de Energias Renováveis	15.911	1	2.332	977	765	1.008	6.000	7.773	7.160	123			123		123			123	
17.16 - Alimentação Elétrica a Navios - OPS	21.324	85	1.001	295	5.484	4.189	6.367	16.040	4.904	3.135	2.667	4.680	10.481	3.596	3.135	2.667	4.680	10.481	3.596
18 - Sistema de Informação Geográfica Total	366		30	136	180	25	25	230											
18.02 - Levantamento de Infra-estruturas	270			120	150			150											
18.03 - Evolução 3Port	96		30	16	30	25	25	80											
19 - Portal do Porto de Leixões Total	974		374	158	329	370	118	817		145	142		286		145	142		286	
19.03 - PIPE e evolução JUP	100		20	10	20	60	10	90											
19.06 - Aplicações móveis de suporte ao negócio	90		20	20	20	25	25	70											
19.07 - Janela Única Logística	784		334	128	289	285	83	657		145	142		286		145	142		286	
20 - Gestão Documental Total	658	108	160	160	180	138	73	390											
20.04 - Balcão de Serviços	658	108	160	160	180	138	73	390											
21 - Portal Interno Total	1.131	25	129	44	154	654	254	1.062											
21.01 - ERP	1.005	25	85		110	635	235	980											
21.03 - Centro de Serviços	96		29	29	29	19	19	67											
21.05 - Gestão de Expediente e Contratação	30		15	15	15			15											
22 - Sistema de Informação de Gestão Total	430		130	40	130	130	130	390											
22.01 - Datawarehouse	430		130	40	130	130	130	390											
23 - Gestão Dominial Total	11.885	2.159	2.590	1.290	999	2.915	4.075	7.989	447										
23.02 - Porto	6.874	554	2.403	1.035	849	1.915	2.075	4.839	447										
23.03 - Vila Nova de Gaia	5.011	1.606	187	255	150	1.000	2.000	3.150											
25 - Infra-estruturas TIC Total	3.058	291	1.204	1.510	1.053	723	1.675	3.450											
25.01 - Atualização de Desktops e Periféricos	485		20	85	50	210	140	400											
25.02 - Reformulação das Salas de Sistema	8				3	3	3	8											
25.03 - Sistema de Cablagem	191	8	33	33	50	50	50	150											
25.04 - Activos de Rede	552	276	60	96	330	190	165	685											
25.05 - Servidores	220		120	120			100	100											
25.06 - Sistemas de Storage	466	6	130	300	60		100	160											
25.08 - Licenciamento Software	800		750	600	215	135	707	1.057											
25.10 - Network Operations Center	336		91	276	345	135	410	890											
27 - Inovação e desenvolvimento Total	225		60		380	245	90	715											
27.01 - Inovação e desenvolvimento	225		60		380	245	90	715											
28 - Novo Terminal Leixões Total	131.928	82.081	12.593	5.001	6.589	4.644	100	11.333	33.513										
28.01 - Novo Terminal Leixões	131.928	82.081	12.593	5.001	6.589	4.644	100	11.333	33.513										
29 - Continuidade do Negócio Total	10.499	499	2.851		400	1.460	4.960	6.820	3.180										
29.02 - Reformulação de salas de sistemas	10.499	499	2.851		400	1.460	4.960	6.820	3.180										
30 - Formalização da Infoestrutura Total	977		80	68	385	235	289	909											
30.01 - Metodologias e Modelação de Processos	60		20		20	20	20	60											
30.04 - Conformidade com RGPD	144		30		30	30	84	144											
30.05 - Gestão de Riscos Empresariais	773		30	68	335	185	185	705											
99 - Investimento Residual e Recorrente Total	300		60	60	60	60	60	180	60										
99.01 - Investimento Residual e Recorrente	300		60	60	60	60	60	180	60										



PLANO DE INVESTIMENTOS [2026-2028]

	INV. CURSO	<2025	PLANO 25	FECHO 25	2.026	2.027	2.028	[26-28]	+2028	FINANCIAMENTO COMUNITÁRIO					FINANCIAMENTO ORÇ ESTADO (Cap.60º)				
										FIN2026	FIN2027	FIN2028	FIN[26-28]	FIN+2028	FIN2026	FIN2027	FIN2028	FIN[26-28]	FIN+2028
PORTO DE VIANA DO CASTELO Total	42.774	474	3.245	1.669	4.511	2.120	2.000	8.631	32.000						4.090	1.902	1.856	7.848	29.699
101 - Infra-estruturas Portuárias Total	31.169	205	300	13	801	150		951	30.000						726	135		861	27.842
101.01 - Reabilitação Infra-estruturas Portuárias	30.000								30.000										27.842
101.02 - Redes Eléctricas e Iluminação	460		300		360	100		460							326	90		416	
101.03 - Infraestruturas de Expansão Portuária	709	205		13	441	50		491							400	45		445	
102 - Equipamentos Portuários Total	635		600	315	320			320							290			290	
102.01 - Equipamento de Movimentação Vertical	120				120			120							109			109	
102.03 - Outros Equipamentos de Operação	515		600	315	200			200							181			181	
103 - Segurança Marítima e Portuária Total	1.623	7	1.055	636	830	150		980							752	135		887	
103.01 - Sistemas de Ajuda à Operação Marítima	448	7	400	361	80			80							73			73	
103.03 - Segurança Portuária	855		455	225	480	150		630							435	135		570	
103.04 - Trem Naval	320		200	50	270			270							245			245	
104 - Melhoria da Navegabilidade no Porto Total	1.008	108			400	500		900							363	449		811	
104.01 - Melhoria das Acessibilidades Marítimas	1.008	108			400	500		900							363	449		811	
107 - Espaços e Edifícios Total	7.763	68	1.240	585	1.860	1.250	2.000	5.110	2.000						1.686	1.122	1.856	4.664	1.856
107.01 - Reabilitação de Edifícios	1.616	41	800	535	1.040			1.040							943			943	
107.02 - Reabilitação de Espaços	6.147	27	440	50	820	1.250	2.000	4.070	2.000						743	1.122	1.856	3.721	1.856
108 - Acessos ao Porto de Viana do Castelo Total	40		20	20	20			20							18			18	
108.01 - Construção do Acesso Rodoviário ao PVC	40		20	20	20			20							18			18	
117 - Gestão Ambiental Total	104	34				70		70								63		63	
117.01 - Implem. Sist. Energias Renováveis	104	34				70		70								63		63	
121 - Infra-estruturas e Equipam. das Marinas Total	376	26		100	250			250							227			227	
121.05 - Reabilitações nas Marinas	376	26		100	250			250							227			227	
125 - Infra-estruturas TIC Total	56	26	30		30			30							27			27	
125.01 - Infra-estruturas TIC	56	26	30		30			30							27			27	
VIA NAVEGÁVEL DO DOURO Total	83.639	731	3.132	2.250	2.962	5.430	5.300	13.692	66.965						2.685	4.873	4.919	12.477	62.149
201 - Melhoria do Canal de Navegação Total	48.329	501	640	638	40		900	940	46.250						36		835	872	42.924
201.01 - Correção do traçado do canal navegável	48.329	501	640	638	40		900	940	46.250						36		835	872	42.924
202 - Infraestruturas Fluviais e Terrestres Total	31.324	200	1.239	154	1.530	4.625	4.100	10.255	20.715						1.387	4.150	3.805	9.342	19.225
202.02 - Reabilitação e benef. de infraestruturas	25.469	156	1.109	23	600	3.025	2.000	5.625	19.665						544	2.714	1.856	5.115	18.251
202.03 - Redes de água, energia, saneam. resíduos	5.855	44	130	131	930	1.600	2.100	4.630	1.050						843	1.436	1.949	4.228	974
203 - Operacionalidade e Segurança da VND Total	3.774	4	1.172	1.405	1.310	755	300	2.365							1.188	678	278	2.144	
203.01 - Ajudas à Navegação	2.400		767	1.150	750	500		1.250							680	449		1.129	
203.03 - Sist. comunicação e controlo de tráfego	509	4	180	80	265	80	80	425							240	72	74	386	
203.04 - Plano de emergência e segurança	866	1	225	175	295	175	220	690							267	157	204	629	
207 - Espaços e edifícios Total	40				40			40							36			36	
207.02 - Instalações administrativas	40				40			40							36			36	
209 - DIWW 2020 Total	40	26		14															
209.03 - Ativos de Rede VND	40	26		14															
217 - Gestão Ambiental Total	131		81	39	42	50		92							38	45		83	
217.01 - Implementa. Sistemas Energias Renováveis	50					50		50								45		45	
217.02 - Planos de monitorização	81		81	39	42			42							38			38	
INTERMODALIDADE FERROVIÁRIA Total	13.999	142	4.709	3.784	1.039	1.601	4.149	6.789	3.284	486	1.194	3.093	4.773	2.448					
301 - Terminais Ferroviários de Mercadorias Total	13.999	142	4.709	3.784	1.039	1.601	4.149	6.789	3.284	486	1.194	3.093	4.773	2.448					
301.01 - TFM Guarda	4.243	59	4.025	3.619	565			565		394			394						
301.02 - TFM Leixões	9.757	84	684	165	474	1.601	4.149	6.224	3.284	92	1.194	3.093	4.379	2.448					
TOTAL GERAL	457.214	99.138	56.270	38.673	55.504	49.163	52.337	157.003	165.082	13.539	9.514	13.918	36.971	10.909	6.775	6.775	6.775	20.325	91.848

- vii) **Memória descritiva dos novos investimentos com expressão material**
(Não aplicável)

viii) Portarias de extensão de encargos
(Não aplicável)

ix) **Plano de Restruturação, Plano de Liquidação**
(Não aplicável)

x) **Outros elementos relevantes**

Análise Custo Benefício para o recrutamento de pessoal

1. Enquadramento

O presente documento tem como objetivo o cumprimento do disposto no n.º 1 a 4 do artigo 131º do Decreto-Lei n.º 10/2023 de 8 de fevereiro de 2023, relativamente ao facto de só ser possível ocorrer aumento do número de trabalhadores desde que expressamente autorizados no ato de aprovação do Plano de Atividades e Orçamento (PAO), o qual deve ser devidamente sustentado numa análise custo benefício integrada no PAO.

Nesse sentido, esta Análise Custo-Benefício (ACB) foca-se nas contratações previstas no PAO 2026-2028, não considerando as contratações por substituição por aposentação nem as contratações por Integração de trabalhadores em Cedência de Interesse Público, ou seja, apenas considera **as necessidades de contratação adicionais**.

De acordo com a metodologia seguida anteriormente, este exercício procurou determinar os custos e os benefícios para um período de 5 anos associados às necessidades de contratação de pessoal que foram identificadas.

O custo representa o gasto para a empresa com as respetivas remunerações e encargos dos trabalhadores e o benefício, tem em linha de conta, o esforço de quantificação das vantagens associadas, considerando alguns pressupostos para cada um dos tipos de contratações previstos.

A análise é efetuada a preços constantes de 2025.

Acresce referir que o quadro de pessoal da APDL se encontra bastante envelhecido, com uma média etária superior a 50 anos, colocando elevados constrangimentos ao nível da capacidade operacional da empresa.

2. Contratação de pessoal

Esta análise prevê as seguintes necessidades de contratação de pessoal:

a. Nova tripulação para as Operações Marítimas, constituída por: 2 Marinheiros, 1 Mestre de Tráfego Local e 1 Motorista Marítimo

- i. Esta contratação surge da necessidade de operacionalizar uma embarcação multifunções;
- ii. À data, a embarcação multifunções tem sido requisitada para a execução de trabalhos frequentes e contínuos, o que, na ausência de uma tripulação afeta, obriga, atualmente, ao destacamento de trabalhadores para operacionalizar a embarcação, ficando as Operações Marítimas com menos recursos;
- iii. Perspetivando-se um aumento no volume de requisições de serviço desta embarcação, deverão estar salvaguardados os recursos humanos afetos à respetiva operacionalização;
- iv. Não sendo, a sobrecarga de horas de trabalho neste tipo de atividade, aconselhável, por colocar em causa a segurança da navegação, a contratação de uma tripulação responsável pela operacionalização da embarcação multifunções é crucial para evitar o recurso a prestação de trabalho extraordinário e/ou prestação de serviços externos, por parte das Operações Portuárias de Leixões;
- v. Também se salienta que a capacidade de resposta às solicitações não pode ser diminuída, ficando em crise a plena operacionalidade do porto.

b. 1 Marinheiro para as Operações Marítimas

- i. Esta contratação surge da necessidade de substituição de um recurso que concorreu a mobilidade interna para o Centro de Coordenação de Navios (CCN), dado esta divisão se encontrar com menos

um colaborador há quase 1 ano, na sequência da saída de um elemento que tinha concorrido, mas não se adaptou.

- ii. A saída do atual recurso das Operações Marítimas para esta divisão, encontra-se pendente da sua substituição.
- iii. A contratação de um marinheiro adicional para as operações marítimas possibilitará a mobilidade interna do recurso, e, portanto, o reforço da equipa do CCN, permitindo assim aumentar a capacidade de resposta interna, fruto do aumento registado ao nível da movimentação de navios.
- iv. Garantirá, assim, o aumento da disponibilidade (incluindo períodos noturnos e fins de semana), a estabilidade da equipa, a necessidade constante de atender a situações urgentes de operacionalidade, assegurando a retenção de competências, a valência técnica e o conhecimento da vasta área de atuação do domínio da APDL.
- v. Possibilitará, adicionalmente, a maximização de um conjunto de ganhos indiretos, ao nível operacional, reputacional e de mitigação de risco, assegurando maior sustentabilidade da operação e melhor resposta às exigências futuras da área marítima, na medida em que, viabilizará:
 - a. Aumento da eficiência operacional, permitindo distribuir o serviço de forma equilibrada e reduzindo o risco de sobrecarga e absentismo por fadiga;
 - b. Diminuição dos riscos operacionais, evitando falhas de serviço que poderiam resultar em penalizações ou impactos;
 - c. Melhoria da qualidade do serviço prestado; e
 - d. Aumento da segurança do porto.

3. Análise Custo Benefício

Face ao exposto no ponto anterior, apresenta-se de seguida a respetiva ACB por cada um dos tipos de contratações referidos:

- a. **Nova tripulação para as Operações Marítimas, constituída por: 2 Marinheiros, 1 Mestre de Tráfego Local e 1 Motorista Marítimo**

euros

	Beneficiário	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5	Total
Custos (a)		158 175	158 175	158 175	158 175	158 175	790 874
Remunerações e Encargos		158 175	158 175	158 175	158 175	158 175	790 874
Benefícios (b)		167 408	167 408	167 408	167 408	167 408	837 039
Redução da probabilidade de acidentes com embarcações	utilizadores	30 000	30 000	30 000	30 000	30 000	150 000
Redução da necessidade de recorrer a trabalho extraordinário	APDL	57 408	57 408	57 408	57 408	57 408	287 039
Redução da necessidade de contratação de serviços externos especializados	APDL	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	250 000
Receitas provenientes de serviços prestados a outros clientes	APDL	30 000	30 000	30 000	30 000	30 000	150 000
Saldo (b) - (a)		9 233	9 233	9 233	9 233	9 233	46 165

b. 1 Marinheiro para as Operações Marítimas

euros

	Beneficiário	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5	Total
Custos (a)		31 532	31 532	31 532	31 532	31 532	157 659
Remunerações e Encargos		31 532	31 532	31 532	31 532	31 532	157 659
Benefícios (b)		35 880	35 880	35 880	35 880	35 880	179 399
Redução da necessidade de recorrer a trabalho extraordinário	APDL	35 880	35 880	35 880	35 880	35 880	179 399
Saldo (b) - (a)		4 348	4 348	4 348	4 348	4 348	21 740

