

PARECER DO CONSELHO FISCAL

SOBRE

**O PLANO DE ATIVIDADES E ORÇAMENTO E PLANO DE
INVESTIMENTOS PARA 2026-2028**

DA

A.P.L. – Administração do Porto de Lisboa,

S.A.

1. Introdução

Em cumprimento do estabelecido na alínea c) do artigo 16.º dos Estatutos da APL - Administração do Porto de Lisboa, S.A. (APL), aprovados pelo Decreto-Lei n.º 336/98, de 3 de novembro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 334/2001, de 24 de dezembro, 46/2002, de 2 de março e 15/2016, de 9 de março, conjugado com as alterações aprovadas em Assembleia Geral de 12 de maio de 2008 e com a alínea g) do n.º 1 do artigo 420.º do Código das Sociedades Comerciais (CSC), o Conselho Fiscal (CF) emite o seu parecer sobre o Plano de Atividades e Orçamento e Plano de Investimentos para o triénio 2026-2028 (PAO 26-28), aprovados pelo Conselho de Administração em 21 de novembro 2025.

O PAO 26-28, tem por referência o estabelecido pela tutela financeira nas Instruções para a Elaboração dos Planos de Atividade e Orçamento para 2026-2028, incluindo o Plano de Investimentos, das empresas públicas, reclassificadas e não reclassificadas, do Setor Empresarial do Estado, com exclusão das entidades públicas empresariais do SNS.

Para a emissão do presente Parecer o Conselho Fiscal fundamentou-se na análise do referido PAO 26-28, no Relatório do Revisor Oficial de Contas, datado de 15 de janeiro de 2026 e na restante informação disponibilizada pela empresa.

2. Análise do Plano de Atividades e Orçamento e Plano de Investimentos para 2026-2028 proposto pelo Conselho de Administração

Os instrumentos de planeamento da empresa estão alinhados com cinco grandes Eixos Estratégicos, designados PORTOS 5+, e são subsumidos nos seguintes objetivos:

- I. **Mais investimento e crescimento:** acelerar o investimento no aumento da capacidade, produtividade e competitividade dos portos, em especial com capitais privados, e acelerar o crescimento do movimento de navios, passageiros e cargas, com destaque para a exportação;
- II. **Mais Descarbonização e Sustentabilidade:** acelerar o investimento na transição energética e descarbonização dos serviços aos navios, à carga e aos passageiros, promovendo as melhores práticas sustentáveis nos portos e no transporte marítimo e a atração de novos setores da economia circular e das energias verdes;
- III. **Mais Intermodalidade e Conectividade:** promover uma visão logística e intermodal integrada, complementando os portos com mais ferrovia e rodovia mais verde, melhorando as capacidades de interface ferroviário e desenvolvendo soluções logísticas inovadoras;
- IV. **Mais Digitalização e Automação:** promover a transição digital, avançando mais na transformação digital, automação e integração dos terminais e dos portos e alargando a Janela Única Logística (JUL) a todos os serviços dos portos e dos terminais, de forma articulada com o transporte marítimo, rodoviário e ferroviário;

V. Mais Integração e Segurança: promover uma maior integração estratégica e coordenação entre portos e com as comunidades portuárias, mais concorrência entre terminais portuários e melhor integração simbiótica com as cidades, com o *hinterland* e com as comunidades locais, através de instrumentos conjuntos de gestão do Porto-Cidade.

De referir que este plano estratégico, que se materializa num importante plano de investimentos, assim como ocorre no definido para o Porto de Setúbal, decorre do desenvolvimento de um Plano Estratégico e de Ação para os Portos do Continente, aprovado pela RCM n.º 119/2025, de 12 de agosto.

Acresce, no caso da APL, a existência do Despacho n.º 20/2025-GSEI, de 26 de setembro, que aprova o seu Plano de Investimentos 2026-2028 sujeito, naturalmente, à sua avaliação em sede de apreciação do PAO 26-28.

Em síntese, e em particular no que respeita especificamente ao Porto de Lisboa, o desenvolvimento dos objetivos anteriormente referidos passa por:

I. Mais Investimento e Crescimento:

- Consolidar a exploração dos terminais da Trafaria e Beato, aumentando o investimento e a concorrência como infraestrutura crítica agroalimentar;
- Consolidar as obras de reforço da capacidade e a atividade do terminal de Alcântara, a atividade do terminal de Cruzeiros e a atividade dos terminais da Zona Oriental e margem sul do Tejo no abastecimento da região;
- Promover o planeamento integrado funcional com o porto de Setúbal.

II. Mais Descarbonização e Sustentabilidade:

- Implementar sistema de energia *Onshore Power Supply* (OPS) nos terminais de cruzeiros e de contentores;
- Promover a eletrificação do equipamento dos terminais portuários e a economia circular, contribuindo para a regeneração dos ecossistemas e a sustentabilidade da região;
- Incluir rigorosos requisitos tecnológicos e ambientais nas novas concessões portuárias.

III. Mais Intermodalidade e Conectividade:

- Promover o desenvolvimento das acessibilidades fluviais, ferroviárias e rodoviárias verdes de forma autossustentada e integrada com as cadeias logísticas verdes;
- Desenvolver sistemas de otimização e coordenação do tráfego do porto com a cidade;
- Desenvolver soluções verdes nas acessibilidades aos terminais de Alcântara, Santa Apolónia e Trafaria.

IV. Mais Digitalização e Automação:

- Promover o reforço da Cibersegurança e a integração dos terminais e serviços na JUL;
- Promover sistemas de inteligência artificial e automação para o controlo e a otimização da logística dos navios, comboios e camiões, das cargas e dos terminais portuários.

V. Mais Integração Local, Regional e Setorial:

- Promover a transferência de áreas sem atividade portuária para os municípios, fortalecendo a integração Porto-Cidade com Lisboa e o Arco Ribeirinho;
- Promover a integração urbana e paisagístico do porto com a cidade em Alcântara, na Zona Portuária Oriental e no Arco Ribeirinho Sul;
- Promover projetos de integração das comunidades locais no desenvolvimento sustentável do porto, do Tejo e das ligações fluviais.

De modo a monitorizar o cumprimento destes objetivos, a APL estabeleceu um conjunto de metas concretas e indicadores de desempenho, de monitorização anual, a realizar ao longo do triénio.

Apresenta-se seguidamente a síntese dos principais números de desempenho económico-financeiro apresentados pela empresa para o triénio em análise:

Principais Financeiros e Operacionais	Orçamento					Var. 26/25	
	Real 2024	Est. 2025	2026	2027	2028	Valor	%
Rendimentos e Ganhos	71 138 421	64 794 729	66 163 050	68 892 092	70 532 769	1 368 321	2,1%
Volume de Negócios	49 470 437	52 430 361	56 276 574	59 036 185	60 639 943	3 846 213	7,3%
<i>Taxa de Crescimento VN</i>	<i>9,8%</i>	<i>6,0%</i>	<i>7,3%</i>	<i>4,9%</i>	<i>2,7%</i>		
Ajustamentos Receita	4 465 120	4 617 802	4 717 547	4 819 446	4 923 546		
FSE	9 237 544	14 128 490	16 372 831	18 582 707	18 656 637	2 244 341	15,9%
<i>Taxa de Crescimento FSE</i>	<i>30,6%</i>	<i>52,9%</i>	<i>15,9%</i>	<i>13,5%</i>	<i>0,4%</i>		
<i>% VN</i>	<i>18,7%</i>	<i>26,9%</i>	<i>29,1%</i>	<i>31,5%</i>	<i>30,8%</i>		
Ajustamentos FSE	0	0	-1 495 733	-2 848 237	-2 381 263		
Gastos com Pessoal	20 133 726	22 206 651	25 185 426	26 035 995	26 774 545	2 978 775	13,4%
Ajustamentos Gastos com Pessoal	-1 294 345	-2 202 237	-3 783 897	-4 033 178	-4 318 888		
<i>Taxa de Crescimento Pessoal</i>	<i>4,9%</i>	<i>10,3%</i>	<i>13,4%</i>	<i>3,4%</i>	<i>2,8%</i>		
<i>% VN</i>	<i>40,7%</i>	<i>42,4%</i>	<i>44,8%</i>	<i>44,1%</i>	<i>44,2%</i>		
Gastos Operacionais	29 371 270	36 335 141	41 558 257	44 618 702	45 431 182	5 223 116	14,4%
<i>Taxa de Crescimento GO</i>	<i>11,8%</i>	<i>23,7%</i>	<i>14,4%</i>	<i>7,4%</i>	<i>1,8%</i>		
Rácio Gastos Operacionais/VN	59,4%	69,3%	73,8%	75,6%	74,9%		
Rácio Gastos Operacionais/VN ajustado	52,1%	59,8%	59,5%	59,1%	59,1%		
EBITDA	35 173 439	24 001 715	19 900 987	19 532 333	20 324 475	-4 100 728	-17,1%
<i>Margem EBITDA</i>	<i>71%</i>	<i>46%</i>	<i>35%</i>	<i>33%</i>	<i>34%</i>		
Resultado Financeiro	-650 006	-528 939	-117 411	-245 326	-417 857	411 528	-77,8%
RL	17 801 691	7 872 676	5 571 365	4 675 858	4 422 646	-2 301 311	-29,2%
<i>% VN</i>	<i>36,0%</i>	<i>15,0%</i>	<i>9,9%</i>	<i>7,9%</i>	<i>7,3%</i>		
Ativo Total Líquido	385 540 974	380 534 053	373 677 794	397 621 505	414 373 188	-6 856 259	-1,8%
Capital Próprio	254 161 444	262 337 184	265 689 358	273 909 344	295 285 956	3 352 174	1,3%
Passivo	131 379 530	118 196 870	107 988 436	123 712 161	119 087 232	-10 208 434	-8,6%
Investimento	3 503 393	4 765 215	23 184 427	46 468 525	29 828 312	18 419 212	386,5%
Autonomia Financeira	65,9%	68,9%	71,1%	68,9%	71,3%		
Endividamento	13 421 426	2 678 569	535 712	15 000 000	12 857 143	-2 142 857	-80,0%
Dívida Líquida	-22 819 802	-27 690 889	-18 841 084	5 729 817	2 646 105	3 978 718	-14,4%
Dívida Líquida/EBITDA	-0,6	-1,2	-0,9	0,3	0,1		
Carga Movimentada - Ton.	11 446 671	11 202 604	11 739 049	11 916 292	12 099 019	536 445	4,8%
Escalas de Cruzeiros - #	369	350	360	365	370	10	2,9%
Passageiros - #	763 752	675 000	630 000	750 000	765 000	-45 000	-6,7%
Taxa Média de Ocupação Anual Marinas	84%	84%	85%	85%	85%	1 p.p.	

2.1. Evolução da Atividade Operacional

Após uma ligeira redução no total da carga movimentada em 2025 face ao ano anterior, devido essencialmente à quebra nos granéis sólidos (em face ao condicionamento decorrente das obras de manutenção dos terminais especializados), cuja tendência se prevê manter-se em 2026, a APL estima um crescimento de 4,8% para 2026, sobretudo pela compensação pelo crescimento da carga geral contentorizada. São estimados crescimentos bastante mais moderados nos anos seguintes.

Note-se que estas estimativas de movimentação de carga da APL assentam essencialmente nos dados fornecidos pelas concessionárias, muito embora identificando riscos potenciais relacionados com a instabilidade geopolítica as tendências de restrições ambientais, assim como, a nível interno, com o facto de decorrer um processo de regularização de diversos contratos e licenças de terminais de movimentação de mercadorias, o qual só terminará no ano de 2026 (veja-se, a este respeito, designadamente a fundamentação apresentada relacionada com o projeto da Terceira Travessia do Tejo).

No segmento dos cruzeiros, em linha com as perspetivas otimistas dos principais operadores a nível mundial, e com a estimativa de uma ligeira redução das escalas em 2025, a APL prevê que a atividade se mantenha estável nos próximos anos, com números próximos dos verificados em 2024 e 2025 (embora ligeiramente mais pessimistas). Neste sentido, apesar do ligeiro crescimento previsto para 2026 no número de escalas (2,9%), prevê igualmente uma redução do número de passageiros na ordem dos 6,7%, refletindo a redução do GT médio dos navios (tendência que evidencia uma adaptação do setor).

Por outro lado, na área de náutica de recreio e marítimo-turística, prevê a manutenção das médias de ocupação próximas das verificadas nos dois anos anteriores, em 85%.

Por último, relativamente aos Usos Dominiais consolida-se também a recuperação que se vinha a materializar em anos anteriores. A este respeito, importa, contudo, salientar que esta área de negócio poderá vir a ser afetada pela execução do conjunto legislativo que prevê a transferência para os municípios de áreas não afetas à atividade portuária.

2.2. Volume de Negócios e Receita Operacional

Nestes termos, conforme referido anteriormente, a APL estima a consolidação da sua atividade, com uma tendência de crescimento do seu Volume de Negócios (7,3% em 2026), essencialmente pela evolução anteriormente analisada e atualização de rendas e taxas portuárias, assim como do conjunto de Rendimentos e Ganhos, embora de uma forma mais moderada (2,1% em 2026) e após uma quebra destes em 2025 face a 2024, embora).

A este respeito importa ainda referir uma quebra importante da rubrica de Outros rendimentos, até 2026, que se deve à redução de rendimentos provenientes do reconhecimento dos bens a reverter no final das concessões portuárias, que reflete o registo dos investimentos realizados pelas concessionárias que se estimam terem vida útil superior ao final dos contratos.

2.3. Gastos Operacionais

No que diz respeito aos gastos operacionais, a APL apresenta uma estimativa de fecho para 2025 com um incremento significativo face ao desempenho de 2024 (cerca de 23,7%), ainda assim, no caso dos FSE, abaixo do que já tinha previsto no PAO 25-27.

Apesar disto, a empresa prevê um novo aumento para 2026, de cerca de 14,4%, o que, à semelhança do que já tem vindo a fundamentar anteriormente, se fica a dever à necessidade de repor os quadros de pessoal de forma a garantir a operacionalidade do porto, mas também a um conjunto significativo de gastos que, segundo a empresa, decorrem do cumprimento de obrigações legais, mas também dos grandes desafios em termos de atividade que lhe colocam ao abrigo do novo plano estratégico.

Em síntese, a evolução referida prende-se essencialmente com o aumento:

- Dos gastos com pessoal (de 13,4%), fundamentado na necessidade de reposição de recursos humanos e novas admissões (efeito líquido de 11 novos colaboradores em 2026), em conjugação com a normal evolução nas carreiras e atualização das tabelas salariais, o que faz igualmente aumentar o seu peso no Volume de Negócios, de 42,4% para 44,8%.
Note-se que este crescimento se segue a uma evolução semelhante destes gastos previsto em 2025 de 10,3%.
- Dos FSE (de 15,9%), apesar dos crescimentos de 30,6% e 52,9% em 2024 e 2025 respetivamente, muito assente na continuação da reposição de um nível normal de dragagens anuais (que até se reduz pontualmente no ano de 2026), mas também no crescimento muito significativo do peso dos trabalhos especializados (nomeadamente estudos de viabilidade e assessoria em projetos e contratos de concessão) e Limpeza, Higiene e Conforto, relacionado com a nova prestação de recolha de resíduos urbanos. Em face da importância desta evolução, devemos referir que o CA da APL entende ser necessário, em 2026 e anos seguintes (e na sequência do que já havia ocorrido em 2025), manter os níveis de dragagem, de forma a não degradar os níveis de operacionalidade, assegurar a conservação dos equipamentos, edifícios e infraestruturas e, com um carácter mais específico, levar a cabo um conjunto de despesas e estudos para cumprimento de novas orientações legais e desenvolvimento de projetos de natureza estratégica.
- Sobretudo a partir de 2027, dos gastos de depreciações e amortizações, reflexo da execução prevista do Plano de Investimentos.

Em face do anteriormente exposto, a APL entende que uma parte importante destes custos deve ser desconsiderada do cálculo do rácio de eficiência, fundamentado e solicitando autorização específica para tal.

2.4. Resultados

Em termos de resultados, e considerado a evolução referida nos pontos anteriores, a APL prevê a continuação da sua deterioração para 2026 (uma vez que o mesmo ocorrerá igualmente em 2025), por conta do crescimento significativo dos gastos operacionais decorrente da política de fortes investimentos a implementar pela empresa nos próximos anos, a maioria dos quais já previstos em 2025, mas que acabaram por não se concretizar. Desta forma, estima uma deterioração do EBITDA para 2026 na ordem dos 17,1%, passando para € 19,9M, e do RL em cerca de 9,9%, passando para € 5,6M.

Do mesmo modo, olhando para a rentabilidade operacional da empresa, medida através da sua margem de EBITDA, torna-se igualmente bastante evidente uma evolução negativa, passando de 71% em 2024, para 46% em 2025 e 35% em 2026.

De facto, apesar da previsão de evolução da receita explicada, a evolução de resultados será fortemente influenciada pelo aumento importante do peso dos gastos operacionais (crescimento de € 5,2M face a 2025), fazendo com que o rácio de eficiência operacional sem ajustamentos se continue a deteriorar em 2026 (passando de 69,3% para 73,8%) importando, no entanto, referir que considerando os ajustamentos propostos pela empresa, “(...) quer decorrentes de obrigações legais, quer de carácter imprescindível à atividade e à implementação da estratégia da empresa (...)”, o rácio ajustado para 2026 ficaria em 59,5%, ligeiramente abaixo dos 59,8% estimados pela empresa para 2025.

Considerando tais ajustamentos, a APL apresenta uma evolução do rácio de eficiência operacional ajustado dentro do recomendado nas orientações da Tutela, apenas possível com a desconsideração no cálculo de elevados montantes de custos nos termos referidos anteriormente, isto quer no âmbito dos custos com pessoal, quer na rubrica de FSE.

Contudo, não se pode deixar de assinalar que, mediante o critério estabelecido pela empresa no PAO 25-27 (e considerado pela Tutela na aprovação do documento), com o mesmo tipo de ajustamento previsto na rubrica de FSE no exercício de 2025 (então previsional) agora é eliminado desse mesmo ano (agora em numa estimativa de fecho) no PAO 26-28. Note-se que, se os ajustamentos em causa fossem considerados como então previsto (e como ocorre com as rubricas do Volume de Negócios e Custos com Pessoal), provavelmente a evolução positiva do rácio deixaria de se verificar.

Tal entendimento na assunção dos ajustamentos em causa, que evidenciam alguma flexibilidade de acordo com o necessário, sendo determinantes para aferir o cumprimento desta orientação, carece, portanto, da anuência do Acionista.

	(valores em milhares de Euros)		
	2025	2026	2027
Investimento	23 184	46 469	29 828
Financiamento			
Fundos Próprios	16 692	11 593	24 654
Fundos Comunitários	6 493	19 875	5 174
Endividamento	15 000		

2.5. Plano de Investimentos e Financiamento

O investimento previsto para 2025 é, conforme referido no quadro supra, no montante global de € 23,2M, significativamente acima do verificado em anos anteriores (sendo que nos PAO's de 2024 e de 2025 já era previsto um aumento significativo do investimento, não tendo, contudo, sido expressiva a sua execução).

Aliás, o mesmo ocorre ao longo de todo o triénio (num total de € 99,5M para o triénio e € 0,2M adicional nos anos seguintes), fundamentado como necessário ao cumprimento do plano estratégico da empresa. Esta ordem de valores era já prevista no PAO 25-26, tratando-se essencialmente, portanto, de uma prorrogação dos investimentos já então previstos.

A APL apresenta algum detalhe descritivo sobre os investimentos em referência, em consonância com a definição estratégica para este porto, muito embora não sejam apresentadas análises de viabilidade e/ou de custo/benefício de suporte, que permitam aferir a sua viabilidade económico-financeira ou necessidade social, entre outros aspetos, ao nível da redução do impacto ambiental da sua atividade. Esta componente torna-se tanto mais importante quanto não se vislumbra nas estimativas da atividade e rentabilidade da empresa para o triénio a devida repercussão desses investimentos.

Contudo, admite-se que tal já tenha sido amplamente analisado, designadamente pela Tutela Setorial da empresa que emitiu o seu parecer favorável ao Plano de Investimentos da APL, nos termos anteriormente referidos.

Em síntese, destacam-se com especial expressão os investimentos decorrentes dos desígnios estratégicos identificados na introdução do ponto 2. acima que, no seu conjunto, correspondem a cerca de 77% dos investimentos previsto para o triénio, sendo que os restantes correspondem a outros investimentos de natureza mais operacional, relacionados com a melhoria de infraestruturas, a substituição de equipamentos e outros de carácter operacional.

Relativamente ao financiamento deste investimento, previsto ser feito no triénio através de fundos próprios, fundos comunitários e endividamento, nas proporções assinaladas, de referir

que, designadamente a entrada dos fundos comunitários será desfasada no tempo, conforme a execução dos projetos, como fica evidenciado no Mapa de Fluxos de Caixa.

Os novos investimentos a efetuar, conjugados com a quebra na rentabilidade operacional explicada, levarão a uma redução significativa das disponibilidades acumuladas, muito embora a empresa mantenha sempre níveis bastante aceitáveis, e à necessidade de recurso a endividamento a partir do exercício de 2027 (veja-se que a APL prevê, mesmo assim, eliminar a quase totalidade do seu endividamento anterior em 2026).

No entanto, afigura-se muito importante considerar nesta análise alguns riscos com impacto no desempenho explicado. Na realidade, conforme referido pela empresa, a expectável transferência de atribuições para os municípios, que se estima poder vir a abranger já os anos de 2026 e 2027, poderá implicar um reflexo determinante na redução do seu volume de negócios e, consequentemente, nos rácios de rentabilidade e eficiência e na capacidade de libertação de fundos, podendo colocar em risco o cálculo das necessidades de financiamento agora apresentado.

Apesar de tudo, desconsiderando os riscos anteriormente identificados, nas estimativas para 2026, como tem vindo a acontecer até aqui, a APL continuará a apresentar uma estrutura financeira perfeitamente equilibrada, com um rácio de dívida líquida sobre EBITDA negativo (-0,9x) e uma autonomia financeira robusta (71,3%).

3. Análise do Cumprimento das Orientações financeiras para o triénio 2026-2028

Para além dos aspetos que já foram sendo assinalados nos pontos anteriores a este respeito, a APL apresenta de formas mais detalhada ao longo do documento PAO 26-28 o seu entendimento sobre o cumprimento das respetivas orientações, assim como dos pedidos de autorização que entende necessários, com a respetiva fundamentação (estas especificamente no Capítulo VIII).

Também o ROC, no ponto 4.2.2. do seu Parecer, apresenta o seu entendimento sobre cumprimento das orientações tutelares, para o qual se chama a atenção.

Adicionalmente, e considerando o acima exposto, gostaríamos de chamar particular atenção para os seguintes aspetos:

- A evolução da estrutura de gastos operacionais, especialmente alterada a partir de 2025, e que evidencia um carácter recorrente, impacta de forma importante, conforme explicado, os resultados da empresa e a sua rentabilidade;
- Tal evolução afeta, portanto, de forma também significativa a evolução do rácio de eficiência operacional;
- A interpretação sobre o cumprimento dos requisitos associados a esse rácio e demais indicadores da atividade e rentabilidade está dependente da anuência aos ajustamentos

apresentados aos grandes agregados de gastos (Pessoal e FSE), cuja aplicação mais divergente do que havia sido apresentado no PAO 25-27, designadamente na rubrica de FSE, se mostra essencial para se atingir uma redução do rácio de 2025 para 2026;

- Acresce, ainda, o enquadramento que é feito na consideração de determinadas rubricas de custos em ajustamentos (apenas para efeito de cálculos de 2026 a 2028), como é o caso das dragagens, e que parece que apenas de forma remota podem ser vistas com carácter não recorrente;
- Os desvios apresentados e, portanto, o cumprimento de um número significativo de orientações está dependente da obtenção de autorizações específicas da Tutela;
- As necessárias análises económico-financeiras e/ou demonstrativas de interesse social e/ou de outra natureza, de suporte aos investimentos propostos, não foram evidenciados pela APL, muito embora se admita que os mesmos poderão estar em consonância com o previsto na Estratégia Portos 5+ definida pelo Governo, tendo este Plano de Investimentos igualmente aprovado pela Tutela Setorial;
- Neste contexto, entende-se que a admissão dos pressupostos de cumprimento das orientações, bem como a concessão das autorizações necessárias, deverá ser alinhada com essa estratégia do Governo para os portos nacionais;
- Este Plano de Investimentos pressupõe o recurso a endividamento adicional por parte da empresa, a partir de 2027, muito embora, de acordo com as estimativas apresentadas, a empresa evidencie perfeita capacidade para o acomodar;
- Por último, igualmente, no que concerne à análise do cumprimento das orientações, deverá também atender-se ao potencial de impactos na receita e rentabilidade da empresa decorrente da eventual passagem de Ativos não afetos à atividade portuária para os respetivos municípios, nos próximos anos.

4. Parecer do Revisor Oficial de Contas

Com base na análise que efetuou, o ROC conclui que: “(...)*nada chegou ao nosso conhecimento que nos leve a concluir que (i) a informação financeira histórica não tenha sido apropriadamente extraída das demonstrações financeiras aprovadas pelos órgãos competentes da Entidade; e (ii) a informação financeira previsional não tenha sido preparada e apresentada com base em pressupostos apropriados e fiáveis e de forma consistente com as políticas e princípios contabilísticos geralmente adotados pela APL.*”

Contudo, emite a ênfase constante do ponto 6. do seu relatório, concluindo que “*diversas orientações constantes das Instruções (...) não foram integralmente cumpridas, apresentando o Conselho de Administração justificações que entende aplicáveis a cada uma dessas situações, as quais estão, de forma geral, associadas aos novos desafios e exigências que se colocam à APL, pelo que se entende que as mesmas são justificáveis.*” Mais acrescenta que “*São, consequentemente, requeridas as necessárias autorizações (...).*”

5. Parecer do Conselho Fiscal

Em cumprimento do estabelecido na alínea c) do artigo 16.º dos Estatutos da APL – Administração dos Portos de Lisboa, S.A., na redação atual, e tendo em consideração a análise desenvolvida, os esclarecimentos prestados e os elementos disponibilizados, bem como o parecer do ROC e os vários pedidos de exceção ao cumprimento das orientações estabelecidas, conforme constam do documento PAO 2026-2028, o Conselho Fiscal, no âmbito das suas competências, e em face da análise efetuada, considera que as conclusões emitidas pelo ROC deverão ser tidas em consideração na ponderação pelas tutelas relativamente à aprovação do Plano de Atividades e Orçamento, para o ano de 2026, apresentado pelo Conselho de Administração da APL.

De facto, considera-se que a pertinência dos fundamentos para as exceções apresentadas, com um carácter transversal a uma parte significativa das orientações, trata-se de matéria que se insere exclusivamente na esfera da decisão acionista e pressupõe a assunção de pressupostos relevantes e, por vezes, nem sempre consentâneos de um ano para o outro, como é o caso dos ajustamentos assumidos nos FSE designadamente na previsão de fecho do ano de 2025.

Acresce que também o não cumprimento dessas orientações decorre, em grande medida, da implementação de um plano estratégico exigente definido pelo Governo para os portos nacionais, materializado num volume de investimento assinalável, e a cuja fundamentação assente em estudos custo-benefício este Conselho Fiscal não teve acesso.

A este respeito, e à semelhança do que tem vindo a identificar em pareceres anteriores, o Conselho Fiscal considera ainda bastante pertinente que a estratégia definida nestes termos esteja suportada em análises custo-benefício associadas aos pesados investimentos a desenvolver, o que, naturalmente, se assume, no sentido de comprovar a sua rentabilidade ou necessidade social, entre outros aspetos, ao nível da redução do impacto ambiental da sua atividade. Esta componente torna-se tanto mais importante quanto não se vislumbra nas estimativas da atividade e rentabilidade da empresa para o triénio a devida repercussão desses investimentos.

Adicionalmente, o Conselho Fiscal entende pertinente recomendar particular cautela no que se refere à monitorização da evolução das necessidades de financiamento relativas a tais investimentos, em face da expectável transferência de atribuições para os municípios, que, nos termos relevados pela APL, se estima poder vir a abranger já os anos de 2026 e 2027, o que poderá implicar um reflexo determinante na redução do seu volume de negócios e, consequentemente, nos rácios de rentabilidade e eficiência operacional e na sua capacidade de libertação de fundos, podendo colocar em risco o cálculo das necessidades de financiamento apresentado para o triénio.

Note-se que a evolução mencionada no parágrafo anterior, deve ser especialmente considerada pelo Acionista uma vez que, decorrendo de imposições legais, acresce à já estimada quebra da

rentabilidade operacional da empresa, para a qual são fundamentados os respetivos pedidos de exceção.

Em face do exposto, considerando as alterações de carácter estrutural espelhadas no orçamento apresentado, como, aliás, já havia ocorrido no PAO anterior, quer em termos de investimento, quer em termos de evolução da rentabilidade operacional prevista, as quais foram iniciadas já em 2024 e às quais o Conselho de Administração da APL pretende dar continuidade, o Conselho Fiscal entende caber exclusivamente ao acionista a admissão destas alterações, nos termos da estratégia que delineou para o setor portuário nacional e para a APL em particular, uma vez considerada, portanto, a fundamentação apresentada pela APL sobre o incumprimento das orientações acima detalhadas e .

Nestes termos, ultrapassada pelas Tutelas a admissão de tais pressupostos, e considerando o referido pelo ROC relativamente à consistência e fiabilidade das demonstrações financeiras previsionais, entende-se que que o documento se encontra em condições de ser aprovado.

Em 23 de janeiro de 2026.

A Presidente do Conselho Fiscal,

Ana Beatriz de Azevedo Dias Antunes Freitas

Os Vogais,

Carla Sofia Baptista Reis Santos

Tiago Manuel Rodrigues Estevinho