

ATAS

ATA NÚMERO TRINTA E OITO

No dia vinte e nove de dezembro de 2023, pelas onze horas, na sua sede, sita na Gare Marítima de Alcântara, em Lisboa, reuniu o Conselho de Administração da APL, – Administração do Porto de Lisboa, S.A. (APL), em Assembleia Geral da sociedade, com os restantes órgãos sociais da empresa e a representante do acionista, através de videoconferência, tendo contado com a presença dos seguintes membros:-----

Conselho de Administração:-----

Presidente – Eng.º Carlos Alberto do Maio Correia-----

Vogal – Dr. António Hugo Lindo Santos Caracol-----

Vogal – Dra. Carla Maria Lamego Ribeiro-----

Vogal – Dra. Isabel Sofia de Moura Ramos-----

Vogal – Dr. Ricardo Jorge de Sousa Roque-----

O acionista único, o Estado, encontra-se representado pela Dra. Margarida Carla Campos Freitas Taborda, nomeada nos termos do Despacho da Senhora Diretora- Geral do Tesouro e Finanças, de 28 de dezembro de 2023.-----

Encontravam-se presentes, para além da representante do acionista Estado, os membros do Conselho Fiscal: Presidente, Dra. Ana Beatriz de Azevedo Dias Antunes Freitas, e a Vogal, Dra. Carla Sofia Baptista Reis Santos, não estando presente o Vogal Dr. Tiago Manuel Rodrigues Estevinho, que comunicou previamente a sua impossibilidade de participação.---

O Revisor Oficial de Contas (ROC) Vítor Almeida e & Associados, SROC, Lda, é representado, pelo Dr. Vítor Manuel Batista de Almeida.-----

Os Membros da Mesa da Assembleia Geral: Presidente, Dr. José Eduardo Marcelino Carvalho (representante da Associação Industrial Portuguesa) e Secretário, Dr. Pedro Manuel Mota Carecho Grilo.-----

Após saudação aos presentes o Presidente da Mesa expressou congratulações, junto dos mesmos, pela realização desta Assembleia Geral ainda em 2023, tendo passado a palavra à representante do Estado, que propôs e votou favoravelmente a constituição da Assembleia Geral, ao abrigo do artigo 54.º do Código das Sociedades Comerciais, com a seguinte ordem de trabalhos:-----

Ponto 1 - Deliberar sobre o Relatório de Gestão e as Contas referentes ao exercício de 2022;-

Ponto 2 - Deliberar sobre a proposta de aplicação de resultados apurados no exercício de 2022;-----

Ponto 3 – Deliberar sobre o Relatório de Governo Societário de 2022;-----

Ponto 4 - Proceder à apreciação geral da administração e fiscalização da sociedade.-----

O Presidente da Mesa após a leitura da ordem de trabalhos, deu a palavra ao Presidente do Conselho de Administração, dando início ao **ponto um**. Nesta sequência, o Eng. Carlos Alberto do Maio Correia, após cumprimento dirigido aos presentes, procedeu à apreciação da atividade da empresa em 2022, tendo por base uma apresentação específica para o efeito, sobre o Relatório e Contas de 2022, tendo salientado em termos de introdução que, em termos de atividade, o ano de 2022 foi de recuperação para a APL, face a 2021, que teve um resultado líquido negativo, em consequência dos efeitos da pandemia em 2020 e 2021. Mais

ATAS

se mencionou que em 2022 a atividade ainda não atingiu os níveis pré pandemia (2019), prevendo-se que, em 2023 a atividade da APL deverá ultrapassar os níveis de 2019.-----
Esta recuperação de 2022 foi marcada por **quatro elementos principais: o primeiro** relativo à questão da pandemia e a recuperação relativa à atividade económica, sendo que a APL beneficiou desta recuperação. **Um segundo** aspeto, foi a estabilidade a nível laboral a nível da APL e dos concessionários durante a pandemia, que se dotaram de meios próprios, que permitiram, já em 2022, efetuar as suas funções, sem estarem sujeitos ao trabalho temporário, apesar de se manterem algumas greves pontuais relativamente aos estivadores. Atualmente os concessionários têm os meios para fazer a operação normal em mais de 80% das situações, sem estarem sujeitos a essa instabilidade laboral. Esta questão das greves é muito penalizante para os portos, uma vez que os armadores, em caso de greve, não garantindo o porto o processo logístico inerente à operação com eficiência e com os custos que previstos pelos armadores, observa-se uma deslocação da operação para outro porto. Perante essa situação, ocorreram algumas transferências de linhas para outros portos nacionais e internacionais tendo a APL recuperado algumas linhas em 2022, a que não será alheia a retoma da referida estabilidade laboral. **O terceiro ponto** foca os investimentos, nomeadamente a melhoria do terminal de Alcântara, que permite posicionar o Porto de Lisboa noutra tipo de segmentos e por consequência registar um maior crescimento, decorrente da maior capacidade do terminal e cais, promovendo a recuperação de algumas linhas e essencialmente a obtenção de novas linhas, sobretudo nos mercados da América do Norte do Sul e Mediterrâneo. Finalmente um **quarto ponto**, que se refere a uma aposta que tem vindo a ser feita no Porto de Lisboa, iniciada em 2022, relativa à visibilidade internacional e à promoção externa da APL, que é fundamental, uma vez que os armadores e donos de carga são internacionais, e as decisões sobre este negócio são tomadas noutros países, que não Portugal. Esta representação internacional tem permitido à APL, com esses contactos, ganhar e recuperar linhas.-----

Mais se salientou que, em termos de navios a APL, em 2022, face a 2021, cresceu, atingindo 45,679 milhões de Tonelagem Bruta dos navios (GT), ou seja mais 96,8%. Em termos de mercadorias atingiram 10,721 milhões de toneladas, ainda abaixo, face a 2019, em 0,7 milhões de toneladas, mas a APL continuou a crescer em 2023, pelo que deverá nesse exercício superar os números de 2019. Em 2022 ocorreram 327 escalas de cruzeiro, logo um resultado superior a 2019, e a APL atingiu quase meio milhão de passageiros. A APL atribuiu dois novos tipos de utilização privativa na margem sul: terminal de líquidos da Repsol, que movimenta essencialmente gasóleo e fuelóleo, proveniente de Espanha e que correspondeu a uma renovação; bem como a Estação de Assistência Naval do Porto de Lisboa (ETC), para abastecimento a navios, de navios que passam na costa portuguesa, sendo o equivalente a uma estação de serviço dos navios considerado, este, um negócio muito viável. A APL tem interesse em fornecer outros combustíveis, que não sejam fósseis, tais como os novos combustíveis navais; amónio e metanol.-----

No que concerne a grandes investimentos, destaca-se a a segunda fase da melhoria de eficiência do Terminal de Alcântara, um investimento de cerca de 130 milhões de euros promovido pelo concessionário. As obras estão em curso, tendo quatro fases, devendo

ATAS

terminar em 2024. A parte mais visível deste investimento, é o novo Sky Line, novas gruas em Lisboa, e quatro novos pórticos de cais, que permitem a acostagem dos navios pós-Panamá, ou seja, que autoriza o acesso a todos os navios. Esta nova valência tem permitido crescer e captar novas linhas.

Continua o projeto “onshore power supply”, que trata da eletrificação do Terminal de Cruzeiros e dos cinco terminais de carga situados na zona oriental, com o projeto dos estudos de 2022 e de 2023, e a assinatura de um protocolo com a E-redes para a primeira fase deste projeto, que é referente à ligação de quatro quilómetros, desde do Alto de São João até à zona portuária, junto ao Terminal de Cruzeiros, no montante de cerca de 5 milhões de euros. A sua construção irá começar em 2024, uma vez que não existe, capacidade elétrica em “alta” na zona portuária. A APL está a começar os procedimentos para a segunda fase deste projeto, que consiste na subestação do Terminal de Cruzeiros, com uma dimensão relevante de cerca de 700 metros quadrados. Este projeto é estratégico e fundamental, tendo sido objeto de candidatura a financiamento comunitário, uma vez que os portos estão obrigados, a partir de 2030, a fornecer energia elétrica aos navios acima das 5.000 toneladas.

O terminal de cruzeiros teve alguma contestação, face ao impacto no ambiente, tendo sido realizados estudos deste impacto, sendo que, para que a qualidade do ar fosse superior ao limite legal, teriam de estar atracados simultaneamente 52 navios de cruzeiro. Apesar deste facto, cada vez mais os portos tentam acautelar as questões ambientais e os novos navios de cruzeiro e carga preveem a ligação à energia elétrica, quando estão atracados, face à regulamentação para o efeito.

Nos termos da janela única logística, a APL continua os esforços ao nível da aplicação da janela única logística, no Porto de Lisboa, sistema inovador a nível mundial, com a utilização de um balcão único, para a carga e logística, que permite estender estas valências a todos os intervenientes da cadeia logística. Esta janela é constituída por vários módulos.

Deu-se continuidade ao projeto estratégico da navegabilidade do estuário do Tejo, uma vez que o Porto de Lisboa tem dificuldades nos acessos terrestres ferroviários, e face às restrições que se preveem existirem no futuro ao atravessamento rodoviário de cargas em Lisboa, assim como as restrições do próprio transporte rodoviário, nomeadamente, devido à falta de motoristas. Nesta sequência, a APL pretende utilizar o estuário do Tejo como uma “autoestrada” para transportar, nomeadamente, contentores com outras cargas, como o cimento, através de barcaças, sendo que a navegabilidade do estuário do Tejo está sujeita a marés. Este projeto visa assegurar o transporte por barcaças, que já existe, mas sem as restrições de maré, ou seja o canal deverá ter cerca de 4 metros de profundidade, o que permite resolver restrições, no transporte entre os terminais da margem norte do Porto de Lisboa e Castanheira do Ribatejo, onde através de um terminal logístico será possível transferir a carga para a ferrovia e eixos rodoviários.---Em relação aos projetos da APL, que estão associados à cidade de Lisboa e aos espaços envolventes, com a empresa a interagir com 11 municípios, destaca-se a zona evolvente da Doca de Belém.

Em relação aos projetos associados ao Terminal de Alcântara, foi salientado o projeto da construção da requalificação da via de acesso à Rocha de Conde de Óbidos, obra já iniciada, e que foi protocolada com o concessionário daquele Terminal, que tem grandes benefícios

ATAS

também em termos económicos; e a requalificação do passeio norte da doca de Alcântara, das Gares Marítimas de Alcântara.-----

Salientou-se a realização de parcerias para recuperação dos painéis de Almada Negreiros e a criação de um espaço com a memória do Porto de Lisboa.-----

Em relação ao Terminal de Cruzeiros, foi considerado, pela oitava vez consecutiva, o melhor porto de cruzeiros da Europa, tendo sido captados novos clientes para este terminal. -----

Foi mencionada a execução do projeto “Ocean Campus”, com a existência de concessões nesse espaço, nas duas naves existentes, destinadas: à Fundação Champalimaud, a “startups” e laboratórios, encontrando-se em curso negociações com outras instituições que pretendam instalar-se no mesmo espaço.-----

Estes foram os principais eventos que se registaram em 2022.-----

Tomando a palavra, o Presidente da Mesa instou a Administração da APL para estender a sua intervenção aos resultados de 2022, tendo passado a palavra à Dra. Carla Maria Lamego Ribeiro, que referiu que, a recuperação em 2022, em termos de movimento portuário, teve reflexos quer em termos de movimentos quer em termos de carga movimentada, ou seja, mais 366 escalas em relação ao ano anterior, tendo os navios de cruzeiro algum peso, em termos de escalas, passando o seu peso específico, de 5% em 2021, para 16% em 2022. Quanto à carga, a mesma teve uma recuperação de cerca de 14%, face a 2021, destacando-se os graneis sólidos. Genericamente os principais segmentos de carga, foram a carga geral contentorizada, que teve um peso de cerca de 36,5% no Porto de Lisboa, logo seguido dos graneis sólidos agroalimentares, com um peso de 36,3%, tendo a administração salientado que 80% dos graneis sólidos alimentares, que entram em Portugal, entram no Porto de Lisboa, através da Silopor.-----

Quanto às escalas de navios de cruzeiro, conforme já foi referido, as diminuições em 2020 e 2021, decorreram das limitações associadas à pandemia, mas em 2022, estas aumentaram em 230 e cerca de 376 mil passageiros, ou seja, muito próximo de 2019, prevendo-se que, em 2023, ultrapasse o valor de 2019.-----

No que respeita a resultados líquidos, em relação ao valor negativo de 2021, decorrente da pandemia, em 2022, o mesmo atingiu um valor positivo de cerca de 6,1 milhões de euros, e um EBITDA positivo de cerca 21,7 milhões de euros. O EBITDA quer na versão ajustada, quer na versão não ajustada, teve uma evolução muito positiva para cerca de 24,5 milhões de euros, fortemente influenciada pela melhoria da operação e do volume de negócios, associado à prestação de serviços da APL e não obstante algumas situações de correção, ainda assim a melhoria foi expressiva nas duas situações.-----

O resultado líquido atingiu o valor de 6,1 milhões de euros, não tendo ainda chegado ao valor de 2019. Estima-se que, em 2023, irá voltar novamente a registar um valor de cerca de 8 milhões de euros. O volume de negócios da APL, considerando a tipologia que concorre para o mesmo, tem uma predominância do peso da prestação de serviço da APL, que concorre para o mesmo, e é maioritariamente decorrente do regulamento de tarifas e das concessões da APL, no valor de cerca de 31 milhões de euros, logo seguido pelos outros rendimentos, que integram os rendimentos da APL na área dominial, e também alguns

ATAS

rendimentos de propriedade, que se cingem, no seu grosso, aos dois edifícios propriedade da APL e que esta tem arrendados a duas agências europeias no Cais do Sodré.-----

A APL teve em 2022 um aumento da sua eficiência operacional, com uma melhoria deste rácio, na ordem dos 51,7%, que se deve à conjugação do aumento do volume de negócios com a estabilização dos gastos operacionais ao mesmo nível dos verificados em 2021.-----

Em termos de posição financeira o Ativo Total da APL, em 2022 aumentou, tal como o Passivo Total. O aumento do Ativo prende-se essencialmente pelo reconhecimento de Ativos Intangíveis, visto que todos os investimentos feitos pelos concessionários da APL, cuja vida económica se prolonga para além do prazo das respetivas concessões, são reconhecidos nos Ativos Intangíveis desta sociedade, com contrapartida de diferimento no Passivo dos correspondentes rendimentos futuros, sendo esta a justificação para o aumento do Passivo, dado que o endividamento bancário se reduziu substancialmente. Conforme referido pelo Senhor Presidente, a APL teve um crescimento expressivo da Ativos Intangíveis, em termos do Terminal de Alcântara, o que determinou em 2022 um aumento de mais de 17 milhões de euros.-----

Mais se salientou que, o total do capital próprio registou um aumento de 6 milhões de euros, em consequência, essencialmente, do resultado líquido positivo, que teve um incremento significativo face a 2021.-----

O investimento nos últimos anos foi muito influenciado pelo fator Pandemia Covid19, tendo-se registado uma diminuição significativa face ao ano de 2019, havendo registo de uma recuperação ainda tímida em 2022. Existiram alguns constrangimentos relativos à demora na aprovação dos Planos de Investimento, com a concentração do investimento em intervenções de reposição ou substituição, absolutamente necessárias à operacionalidade do Porto de Lisboa. Estima-se que este quadro de atuação comece a alterar-se de 2023 para a frente, mas efetivamente e conforme se pode verificar esta tipologia de investimento foi concretizada ao longo do ano.-

Quanto ao Passivo Financeiro, a APL continuou a reduzir o seu montante, que em termos brutos diminuiu em 27%, face ao ano anterior, e em termos líquidos em 75%, em paralelo, com o efeito conjugado das amortizações extraordinárias, dos anos anteriores e em 2022, associado a um serviço de dívida muito baixo, consequência do serviço da dívida do seu maior empréstimo, que é o empréstimo da CGD, cuja taxa de juro fixa é de 0,77%, e que contribui para a continuidade da redução dos gastos financeiros.-----

Quanto ao saldo de clientes, ocorreu um acréscimo significativo, em 2020 e 2021, condicionado pelos efeitos da Pandemia Covid 19. Em 2022 a APL começou a recuperar dívidas, tendo a Administradora da APL salientado que, em relação a este ponto o Conselho Fiscal, no seu parecer relativo ao Relatório e Contas de 2022, da empresa, referiu que considerava como relevante e preocupante a regularização do saldo de clientes. A APL tem um valor muito elevado de imparidades, como tem um registo de dívida relevante em termos monetários, e também dívida que merece ser revisitada. Considerando a antiguidade dos saldos, e estando a empresa a tomar algumas diligências, nomeadamente, com a participação e apoio do seu Revisor Oficial, já foi proposto um primeiro draft, de uma disposição a aprovar, quanto a estas regularizações, e que será colocado no Plano de Atividades e

ATAS

Orçamento de 2024, para a obtenção de autonomia de Gestão neste âmbito, tendo-se noção que, regularizar todos estes saldos determina a anulação de dívida e portanto a APL pretende que o seu acionista conceda essa autonomia de gestão, dentro de estritos critérios que serão estabelecidos.-----

A estrutura de financiamento da APL é atualmente baseada em capitais próprios, dado que os capitais alheios dizem respeito a anteriores financiamentos. Atualmente o seu novo financiamento é todo suportado em capitais próprios, não tendo expressão os fundos comunitários, situação que se espera ser alterada no próximo exercício.-----

No que respeita a rácios, a APL teve uma redução expressiva da dívida líquida/EBITDA, que resulta da redução da dívida líquida e aumento do EBITDA, e também um significativo aumento da cobertura do EBITDA/Encargos financeiros. O Eng.º Carlos Alberto do Maio Correia, mencionou que os portos em termos de financiamento do Plano de Recuperação e Resiliência, obtiveram o valor praticamente de zero, tendo a APDL obtido apoio apenas num projeto nas áreas informáticas, mas sem apoio às infraestruturas.-----

A Dra. Carla Maria Lamego Ribeiro, retomou o uso da palavra, dizendo que em termos de recursos humanos a APL tinha 264 colaboradores no final de 2022, tendo-se verificado uma redução expressiva, desde 2018 até ao presente. A administração da APL pretende, face à situação descrita e a futuras reformas dos colaboradores, rejuvenescer o quadro de pessoal. No que respeita às habilitações, a APL, tem maioritariamente pessoal com licenciatura e mestrado. A formação teve uma redução em número de formandos em 2022, face a 2021, salientando que o número de colaboradores com formação em 2021 foi mais elevado devido à adesão destes a formações on-line, face à situação de pandemia. Foi referido que a APL tem obrigações legais, quanto ao número de horas de formação. A APL pretende fazer um plano de formação atenta as necessidades efetivas de formação, o que está já a ser concretizado no exercício de 2023.-----

O Eng.º Carlos Alberto do Maio Correia, salientou que a administração da APL detetou uma lacuna na APL, em termos de recursos humanos, que é transversal a todos os portos. O paradigma dos portos alterou-se, sendo que, em 2016, o objetivo era o crescimento de cargas e negócios, sendo que este foco se mantém, mas entretanto as questões referentes à transição energética, têm vindo a assumir mais protagonismo, e hoje em dia é impensável pensar em novos projetos ou nas infraestruturas existentes, sem ter em consideração estas questões energéticas e as questões ambientais. A administração da APL referiu que, em relação aos recursos humanos, as pessoas estão muito vocacionadas para a operação tradicional portuária e revelam algumas lacunas nestas novas matérias, pelo que o reforço de meios humanos que se pretende efetuar e a nova formação é essencialmente para dotar a APL de meios para estas novas valências.-----

A Dra. Isabel Sofia de Moura Ramos referiu que, quando o conselho de administração da APL assumiu funções, em 26 de outubro de 2022, a primeira medida que se decidiu adotar, foi uma medida que objetivava uma visão de sustentabilidade, e portanto nesse sentido, em dezembro de 2022, a APL aderiu à “United Nations Global Compact” com o objetivo muito claro de alinhar a estratégia da empresa com os objetivos de desenvolvimento sustentável e os dez princípios que lhe estão subjacentes. Nesse sentido, foram definidos cinco objetivos

estratégicos pela APL que visam dar continuidade aos projetos de maior interesse que já foram mencionados nesta Assembleia Geral, como o terminal de contentores de Alcântara e a navegabilidade do Tejo, que é estratégico para a região de Lisboa e Vale do Tejo, mas contemplar igualmente a inovação, sustentabilidade, digitalização e transição energética-----
A continuidade destes projetos no âmbito da atividade da APL, tem como objetivo acelerar um processo de elevada mudança, usando instrumentos de inovação e alterar o modelo da APL. -----

Isto significa olhar para todos os “stakeholders”, em todas as suas vertentes, colaboradores, parcerias e a cidade. Neste sentido, já foram identificados cinco objetivos estratégicos, que depois serão mais detalhados, na análise do exercício de 2023, tais como: alargar o “hinterland”; criar uma parceria com a economia azul, desenvolver um porto verde inteligente e resiliente; melhorar a ligação com a cidade e continuar o papel produtivo do Porto de Lisboa, no setor do turismo marítimo internacional, e manter essa aposta clara também na relação com a cidade. Em relação aos projetos, a que se referem aos cinco objetivos estratégicos, projetos que já foram (muitos deles) identificados, com o porto verde a ter algum “elan”, registaram já alguma aceleração em 2023, e que em 2024 a APL vai tentar concretizar mais acentuadamente.-----

Existem três dimensões claras, que a APL vai tratar. A primeira respeitante à economia, olhando para o plano da inovação, estando planeado anunciá-lo no próximo ano, programa que terá uma periodicidade regular anual, e que convida todo o sistema da economia azul portuária marítima a pensar o Porto de Lisboa de forma aberta; a segunda respeitante ao ambiente, que se entende não ser possível monitorizar sem medir e nesse sentido a APL tem um projeto “Digital Twin”, que permite ao porto de Lisboa ser “inteligente”, permite monitorizar a eficiência dos recursos, desde a energia, a água, e tenta criar um modelo de sensibilização que depois permite avaliar e tomar decisões “inteligentes”. Existe um projeto que está a ser desenhado no que se refere à utilização energética digital, que será iniciado no próximo ano, que visa colocar uma rede e carregamento elétrico para camiões em Alcântara e o uso de combustíveis alternativos, que a APL já está a utilizar nas suas lanchas, e neste caso acelerar a sua utilização. O terceiro ponto I, que a APL considerado vital, visa um percurso a fazer em matéria de gestão, com a relação com os “stakeholders”, e que os trabalhadores viveram os momentos de pandemia, com o cansaço e a necessidade de alguma mudança na empresa. Neste sentido, a APL está a implementar um sistema de “*business intelligence*” que visa colmatar uma lacuna ao nível das estatísticas.-----

A APL está consciente que as estatísticas não estão a ser atualizadas como deveriam ser. Este sistema não é apenas para gerir as estatísticas, ou seja, destina-se ao apoio à gestão e tomada de decisão, referindo-se também à implementação do sistema de contabilidade analítica e o alinhamento estratégico organizacional, a iniciar no ano seguinte, para alinhar estas estratégias e objetivos da empresa, identificando quais as necessidades organizacionais de capacitação em termos de formação. Existe um aspeto que já foi iniciado em 2022, que diz respeito à segurança, sobretudo da pilotagem, no sentido de não se verificarem momentos críticos, que o porto de Lisboa já viveu, que inclui a aposta na cibersegurança, e a aquisição de novas lanchas para os pilotos, que visa manter a operacionalidade.-----

Foi referida a relação, em termos de produtividade, entre a gestão com os trabalhadores, e novos modelos e procedimentos internos para tornar a organização muito mais eficiente.

A Dra. Carla Maria Lamego Ribeiro, não tendo mais nada a acrescentar, passou a palavra ao Presidente da Mesa, tendo este solicitado ao Eng.º Carlos Alberto do Maio Correia, que confirmasse ou informasse se, no exercício de 2023, estas tendências na evolução da atividade operacional e nos resultados se mantêm.

Tomando a palavra o Eng.º Carlos Alberto do Maio Correia, confirmou a manutenção destas tendências em 2023, tendo captado oito novas linhas, para o Porto de Lisboa, quatro para América do Norte, três para a América do Sul e uma para o mediterrâneo.

Relativamente aos cruzeiros, a APL vai superar os valores de 2022, não só em navios como em termos de número de passageiros, porque no primeiro semestre de 2022, apesar de a APL ter recuperado, em termos de ocupação, os navios ainda continuavam com limitações em relação à sua lotação, ou seja, como medida preventiva os cruzeiros adotaram uma medida de redução da sua ocupação, no sentido de evitar excesso de proximidade e evitar as situações que se verificaram durante a pandemia, e como estas limitações deixaram de existir em 2023, o revê estas datas 2023 movimento de passageiros deverá ascender em 2023 a cerca de setecentos mil passageiros, comparando aos que ocorreram em 2022. Mais referiu que a APL está numa “rota” de crescimentos.

A Dra. Carla Maria Lamego Ribeiro referiu que a informação já disponível relativamente a 2023 aponta para um resultado líquido positivo de cerca de oito milhões de euros, comparativamente com o resultado líquido positivo de cerca seis milhões de euros de 2022, que é reflexo desta lógica e da manutenção do crescimento, que se têm vindo a assistir no porto de Lisboa. Além destas novas linhas, há linhas que eram tradicionalmente do porto de Lisboa e que durante o período das greves, foram para outros portos, designadamente para o porto de Leixões, e essa carga está a regressar para o porto de Lisboa. As greves dos portos não são como as greves nos transportes públicos em que os passageiros vão ter passes para o dia a seguir, nos portos quando há uma greve, os armadores e os donos das cargas estabelecem novas cadeias logísticas, com contratos com alguma duração, e portanto, o retorno não é imediato. Assim, o que acontece é que essas cadeias logísticas que foram constituídas pelo porto de Leixões, têm um custo acrescido relativamente ao porto de Lisboa. Nestes termos, esta estabilidade do porto de Lisboa e estes investimentos têm permitido o retorno dessa carga. Há um aspeto que preocupa a APL, que é o facto de grande parte dos contratos das concessões termina em 2025 e a empresa está a proceder de forma a acelerada à promoção de processos concursais destas concessões numa lógica de modernização das mesmas, uma vez que, quase todos os equipamentos estão em fim de ciclo de vida, são antigos e movidos a combustíveis fósseis. A APL pretende atribuir essas concessões, por um período correspondente ao nível de investimento a efetuar, mas essencialmente investimentos com compatibilização ou integração urbana com o espaço envolvente. Com uma nota particular para o caso da Silopor, questão que preocupa a APL em particular, uma vez que a concessão termina em 2025, tratando-se de um ativo estratégico do porto de Lisboa e do país. A APL propôs às Tutelas uma solução, que face à queda do Governo, ficou em suspenso. Este futuro concurso é complexo, tendo já manifestações de interesse de

grandes grupos internacionais e potencialmente poderá ter alguma litigância, configurando a mesma uma das grandes preocupações da APL. O porto de Lisboa e o de Setúbal têm uma perspetiva interessante que tem a ver com o alargamento do “*hinterland*” em curso e a preocupação com o Terminal da Bobadela, uma vez que, as plataformas logísticas e os centros logísticos são de facto muito importantes, e salienta-se que não existe uma reunião com comunidade portuária em que a questão não se levante. Parece-nos que a situação está relativamente estabilizada e portanto, o cenário mais pessimista, que previa acabar com aquele terminal, não irá acontecer no curto prazo. No entanto, o porto de Lisboa tem uma oportunidade interessante, que tem a ver com a conclusão da linha ferroviária do troço entre Évora e Elvas, que permite uma acessibilidade ao porto de Lisboa e ao porto de Setúbal, Sines também, às regiões da Andaluzia e Estremadura e até alcançar Madrid, uma vez que os portos mais próximos dessa cidade são precisamente Lisboa e Setúbal, mas para isso são necessários centros intermodais. A Dra. Carla Maria Lamego Ribeiro referiu igualmente o modelo de “balance”, sabendo-se que a administração da APL é a mesma da APSS, pelo que este alinhamento estratégico que se está a fazer para o porto de Lisboa também é feito nos portos de Setúbal e Sesimbra, para que, caso as Tutelas entendam, possa ser feita uma fusão destas entidades, de forma mais funcional e mais pacífica.-----

Tomando a palavra o Presidente da Mesa, referiu, que sendo conhecida a proposta de aplicação de resultados do exercício e o Relatório e Contas de 2022, propõe à votação os mesmos, dando a palavra à representante do Estado.-----

Ao tomar a palavra, a Dra. Margarida Carla Campos Freitas Taborda agradeceu a disponibilidade de todos para a realização, em tão curto espaço de tempo, desta Assembleia Geral e a excelente apresentação da Administração efetuada durante esta Assembleia. Voltando ao ponto um da ordem de trabalhos a representante do acionista Estado votou favoravelmente o Relatório de Gestão e as Contas de 2022, atenta a opinião sem reservas, expressa na certificação legal das contas e o parecer favorável expresso pelo Conselho Fiscal, recomendando ao Conselho de Administração que diligencie no sentido de:-----

i) Efetuar esforços com vista ao cumprimento da Resolução do Conselho de Ministros n.º 34/2008, de 22 de fevereiro, na sua atual redação, relativamente à redução do prazo médio de pagamento;-----

ii) Observar o disposto na alínea iv) do Despacho n.º 326/2023-SET, de 26 de julho, relacionada com os encargos com deslocações, ajudas de custo e alojamento, os associados à frota automóvel e dos encargos com a contratação de estudos, pareceres, projetos e consultoria;-----

iii) Garantir o cumprimento do Princípio da Unidade de Tesouraria do Estado, nos termos do n.º 1 do artigo 28.º do Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, na sua atual redação, bem como do despacho do IGCP, de 21 de dezembro de 2021, através do qual a APL foi excecionada do cumprimento do princípio da UTE para os anos de 2021 e 2022, somente para determinados serviços;-----

iv) Divulgar, em futuros Relatórios de Gestão, informação mais detalhada e quantificada sobre os créditos sobre clientes de cobrança duvidosa, os critérios para o reconhecimento da

respetiva imparidade/incobtabilidade, bem como sobre as medidas adotadas sobre esta matéria, tendo em consideração o parecer emitido pelo Conselho Fiscal às contas de 2022.

O Presidente da Mesa deu a palavra à Dra. Carla Maria Lamego Ribeiro, que referiu quanto às supra referidas recomendações, que quanto aos clientes de cobrança duvidosa e a questão do prazo médio de pagamentos, já tinham sido sinalizados na apresentação efetuada pelo Conselho de Administração, e em relação à unidade de tesouraria do Estado, em que já foram tomadas muitas diligências no sentido do cumprimento estrito da mesma, e estando-se a analisar o ano de 2022, entende-se estas recomendações.-----

Quanto à recomendação sobre os encargos com deslocações, ajudas de custo e alojamento, os associados à frota automóvel e dos encargos com a contratação de estudos, pareceres, projetos e consultoria, uma vez que não está sinalizado o incumprimento de nenhum dos "plafonds", sendo 2022 o ano em que as pessoas começam a deslocar-se mais (face a anos anteriores em pandemia), os valores das despesas, entre estes períodos, não têm comparação.-----

O Presidente da Mesa passou a palavra à representante do acionista Estado, que, respondendo a esta última intervenção, informou não ter na sua posse os detalhes e os números para esclarecer a Dra. Carla Maria Lamego Ribeiro, indicando que iria verificar essa situação, uma vez que a DGTF tem uma "cheklist" das orientações e disposições legais que têm de ser verificadas e que a recomendação pressupõe que em 2022, face a 2021, houve um aumento do referido agregado de gastos. Tomando a palavra, a Dra. Carla Maria Lamego Ribeiro referiu que os valores em 2022 deveriam ser comparados com 2019, tendo o Presidente da Mesa proposto que o assunto fosse esclarecido à posteriori.-----

O Presidente da Mesa colocou à votação o **ponto número dois da ordem de trabalhos**, tendo passado a palavra à Representante do acionista Estado, a qual propôs e votou favoravelmente que o resultado líquido positivo apurado no exercício de 2022, no montante de 6.111.114,04 euros, tivesse a seguinte aplicação:-----

- O montante de 611.111,40 euros seja transferido para reservas legais;-----
- O montante de 1.203.976,30 euros seja transferido para reservas não distribuíveis – concessões;-----
- O montante de 1.530.000,00 euros seja distribuído a título de dividendos;-----
- O montante de 2.766.026,34 euros seja transferido para resultados transitados.-----

O Presidente da Mesa colocou à votação o **ponto número três da ordem de trabalhos**, tendo a Representante do acionista Estado votado favoravelmente o Relatório de Governo Societário, respeitante ao exercício de 2022, tendo em consideração o relatório de análise da Unidade Técnica de Acompanhamento e Monitorização do Setor Público Empresarial com o n.º 283/2023, de 16 de novembro.-----

Por último, o Presidente da Mesa colocou à votação o **ponto número quatro da ordem de trabalhos**, e passou a palavra à Representante do acionista Estado, a qual propôs e votou favoravelmente, nos termos do artigo 455.º do Código das Sociedades Comerciais, um voto de confiança nos atuais órgãos de administração e de fiscalização e em cada um dos seus membros.-----

Ueg

ATAS

Folha 56

Ao encerrar a Assembleia Geral, o Presidente da Mesa propôs um voto de louvor pela gestão que foi efetuada.-----

Não havendo outro ponto da ordem de trabalhos a discutir, o Presidente da Mesa agradeceu a todos os elementos a sua presença, dando por encerrada a Assembleia Geral às doze horas e trinta minutos, da qual se lavrou a presente ata, que após aprovação, vai ser assinada pelo Presidente da Mesa e pelo respetivo Secretário.-----

O PRESIDENTE DA MESA DA ASSEMBLEIA GERAL



José Eduardo Marcelino Carvalho
(Representante da Associação Industrial Portuguesa)

O SECRETÁRIO DA MESA DA ASSEMBLEIA GERAL



Pedro Manuel Mota Carecho Grilo