



Plano de Atividades e Orçamento 2024-2026

APFF – Administração do Porto da Figueira da Foz, S.A.

Versão aprovada em reunião do Conselho
de Administração de 21 de setembro de 2023

Este documento contém 117 páginas.

Controlo de Versões:

| Versão | Data de aprovação em reunião de CA: | Descrição |
|--------|-------------------------------------|---|
| 1 | 21-09-2023 | Aprovado em reunião de Conselho de Administração de 21 de setembro de 2023. |

INDICE

| | |
|---|-----------|
| 1. INTRODUÇÃO | 4 |
| 2. ESTRATÉGIA | 8 |
| 2.1. OBJETIVOS SECTORIAIS | 8 |
| 2.2. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS | 10 |
| 2.3. CONTRATOS DE GESTÃO | 14 |
| 3. PLANO DE ATIVIDADES | 16 |
| 3.1. ATIVIDADE PORTUÁRIA..... | 16 |
| 3.2. POLÍTICA TARIFÁRIA | 17 |
| 3.3. POLÍTICA DE RECURSOS HUMANOS..... | 18 |
| 3.4. PRINCÍPIOS FINANCEIROS DE REFERÊNCIA | 22 |
| 3.5. POLÍTICA DE ENDIVIDAMENTO..... | 28 |
| 4. PLANO DE INVESTIMENTOS | 30 |
| 4.1. RENTABILIDADE DOS INVESTIMENTOS..... | 33 |
| 5. ANÁLISE DAS PROJEÇÕES ECONÓMICO-FINANCEIRAS | 37 |
| 5.1. RENDIMENTOS..... | 37 |
| 5.2. GASTOS..... | 39 |
| 5.3. DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS PREVISIONAL | 42 |
| 5.4. FLUXOS DE CAIXA PREVISIONAIS | 44 |
| 5.5. BALANÇO PREVISIONAL..... | 48 |
| 6. CONTRATO DE SERVIÇO PÚBLICO | 50 |
| 7. QUADRO SÍNTESE DE AUTORIZAÇÕES REQUERIDAS | 51 |
| 8. NOTA FINAL | 52 |
| 9. ANEXOS | 53 |

1. Introdução

A APFF – Administração do Porto da Figueira da Foz, S.A. (APFF, S.A.), criada através do Decreto-Lei n.º 210/2008, de 3 de novembro, é uma sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos, com capital social de 10 milhões de euros, integralmente subscrito e realizado pela APA – Administração do Porto de Aveiro, S.A. (APA, S.A.).

Enquanto Administração Portuária, a APFF, S.A. assegura o exercício das competências necessárias ao regular funcionamento do Porto da Figueira da Foz nos seus múltiplos aspetos de ordem económica, financeira e patrimonial, de gestão de efetivos e de exploração portuária e ainda das atividades que lhe sejam complementares, subsidiárias ou acessórias.

A APFF, S.A. pautará, no triénio 2024-2026, a sua atuação seguindo os princípios orientadores estabelecidos na sua Missão e Visão, a saber:

Missão: *“Facultar o acesso competitivo de mercadorias aos mercados regionais, nacionais e internacionais, promovendo assim o desenvolvimento económico da região onde se insere”.*

Visão: *“Plataforma portuária focada no desenvolvimento de soluções logísticas especializadas que permitam criar mais-valias económicas para os agentes económicos do seu hinterland.”*

Para a concretização da Visão, a APFF, S.A. definiu cinco linhas de desenvolvimento em concreto:

- Potenciar o desenvolvimento da área de expansão do porto mediante a fixação, designadamente, de atividades logísticas do segmento da carga contentorizada e de atividades da cadeia de valor da indústria de energias renováveis *offshore*;
- Melhorar a gestão de clientes do porto e o desenvolvimento de novos negócios (parcelas para unidades logísticas, economia azul, turismo náutico, entre outros);
- Manter o investimento em infraestruturas, nomeadamente acessibilidades marítimas; e
- Apostar na melhoria da Segurança e Qualidade dos serviços, privilegiando a utilização de tecnologias e de processos conducentes à transição energética e digital dos serviços e infraestruturas. (*Green e Blue Port*).

No que respeita aos **Recursos Humanos**, densamente explanados no ponto 3.3. do presente documento, destaca-se o facto de, face à necessidade de garantir o equilíbrio financeiro da APFF, S.A., definiu-se que o mapa de pessoal da referida sociedade seria alicerçado na criação de sinergias entre as duas Administrações Portuárias (APA, S.A. e APFF, S.A.) decorrente da consagração de serviços de *back office*

partilhados. Nesta esteira, encontra-se implementado um modelo de partilha de serviços, em que a APA, S.A. proporciona à APFF, S.A., apoio na implementação e execução das suas atribuições, no que respeita a várias atividades, nomeadamente, estratégia, relações externas e desenvolvimento do negócio, contabilidade, controlo de gestão, gestão de espaços e ambiente, infraestruturas, assessoria jurídica, aquisição de bens e serviços e uso de aplicações e equipamentos informáticos.

Mais recentemente, em 2022, face à carência de meios humanos no departamento de pilotagem da APA, S.A., aliada às restrições impostas à contratação, foi o Chefe do Departamento de Pilotagem da APFF, S.A. autorizado para a prática de pilotagem no Porto de Aveiro, integrando, sempre que oportuno, a escala, uma vez que havia folga no Departamento de Pilotagem da APFF, S.A.. Com base no sucesso da contribuição do Chefe do Departamento de Pilotagem da APFF, S.A. no Porto de Aveiro, foram os departamentos de pilotagem de ambas as Administrações Portuárias reorganizados, tendo em vista uma coordenação integrada com a partilha dos técnicos de pilotagem entre ambos os portos, de acordo com as necessidades de serviço, por forma a otimizar recursos humanos e a permitir dar uma resposta de eficiência operacional.

Este modelo de partilha de serviços, entre as duas empresas, APA, S.A. e APFF, S.A., permitiu, às duas Administrações Portuárias a criação, entre 2010 e 2022, de sinergias estimadas em 5,196 milhões de euros¹.

O presente Plano de Atividades e Orçamento (PAO) visa dar cumprimento às “*Instruções para a Elaboração dos Planos de Atividades e Orçamentos para 2024-2026, incluindo o Plano de Investimentos, das empresas públicas não financeiras, reclassificadas e não reclassificadas, do Setor Empresarial do Estado (SEE)*”, consagradas no Despacho n.º 324/2023-SET, de 03 de agosto, de Sua Excelência o Secretário de Estado do Tesouro (SET); na Lei n.º 24-D/2022, de 30 de dezembro, que aprovou a Lei do Orçamento do Estado para 2023, e no Decreto-Lei n.º 10/2023, de 08 de fevereiro, que estabelece as normas de execução do Orçamento do Estado para 2023 (DLEO 2023), materializando um conjunto de objetivos, nomeadamente:

- A adoção de estratégias de maximização das receitas mercantis;
- A manutenção de políticas de redução de custos;
- O cumprimento do Programa Pagar a Tempo e Horas, aprovado pela RCM n.º 34/2008, de 22 de fevereiro, com as alterações introduzidas pelo Despacho n.º 9870/2009, de 13 de abril, bem como pelo Decreto-Lei n.º 65-A/2011, de 17 de maio, fixando um Prazo Médio de Pagamentos (PMP) de 30 dias;

¹ Inclui o impacto da nomeação de um conselho de Administração, composto por 3 elementos, para a APFF, S.A..

- A inexistência de dívidas vencidas há mais de 90 dias, de acordo com o Decreto-Lei n.º 65-A/2011, de 17 de maio;
- A prossecução da política de ajustamento dos seus quadros de pessoal, tendente a adequá-los às efetivas necessidades de uma organização eficiente; e
- A criteriosa seleção de investimentos a desenvolver.

Os pressupostos macroeconómicos considerados na elaboração do presente PAO, sintetizados no quadro infra, foram os emanados pelo Despacho n.º 324/2023-SET, de 03 de agosto.

| | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
|---|------|------|------|------|------|
| PIB e Componentes da Despesa (em termos reais) | | | | | |
| PIB (%) | 6,5 | 1,8 | 2,0 | 2,0 | 1,9 |
| Consumo Privado (%) | 5,8 | 0,6 | 1,3 | 1,4 | 1,5 |
| Consumo Público (%) | 1,7 | 2,6 | 1,2 | 1,0 | 1,0 |
| Investimento (%) | 3,0 | 3,4 | 5,3 | 4,0 | 3,1 |
| Exportações de bens e serviços (%) | 16,7 | 4,3 | 4,0 | 4,3 | 4,1 |
| Importações de bens e serviços (%) | 11,1 | 3,7 | 4,1 | 4,1 | 3,8 |
| Evolução dos Preços | | | | | |
| Índice de Preços ao Consumidor (IPC) (%) | 8,1 | 5,1 | 2,9 | 2,1 | 2,0 |

Não obstante, atenta a atividade da APFF, S.A., verificou-se a necessidade de ajustar alguns pressupostos, os quais serão evidenciados ao longo do texto, de modo a tornar o documento mais compreensível.

Para 2024, prevê-se que a APFF, S.A. registre um EBITDA de 1,657 milhões de euros e um Resultado Líquido negativo de 309 mil euros.

| | Valores em euros | | | | |
|---|------------------|------------|------------|-------------|-----------|
| | Estimado | | Previsto | | 24/23 |
| | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | Var. |
| EBITDA | 460 323 | 1 657 030 | 165 917 | 199 613 | 1 196 707 |
| Resultado Líquido do Período | -632 815 | -308 865 | 1 809 466 | -24 096 226 | 323 950 |
| Resultado Líquido do Período sem efeito da imparidade | -2 621 445 | -1 372 928 | -3 011 844 | -2 828 618 | 1 248 516 |

Relativamente ao indicador “*peso dos gastos operacionais sobre o volume de negócios*” a APFF, S.A. prevê reduzir, em 2024 face a 2023, o referido rácio ajustado, conforme melhor se explica no capítulo 3.4. do presente documento.

| | Valores em euros | | | | |
|--|------------------|--------|----------|--------|--------|
| | Estimado | | Previsto | | 24/23 |
| | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | Var. |
| Gastos Operacionais / Volume de Negócios (alternativo) | 99,70% | 99,62% | 107,70% | 95,09% | -0,08% |

As principais ações e medidas de política a desenvolver no triénio 2024-2026 destinam-se ao aumento da competitividade e da sustentabilidade ambiental do Porto da Figueira da Foz, de modo a permitir assegurar a manutenção da sua posição de liderança na indústria da fileira dos produtos de papel, que lhe confere um perfil essencialmente exportador e na captação de novos fluxos de mercadorias.

Para este fim, a APFF, S.A. definiu um conjunto de investimentos estratégicos para o horizonte 2026, incluindo as ações a realizar no triénio 2024-2026, totalizando um valor de 31,996 milhões de euros.

| | Valores em euros | | |
|--|------------------|-------------------|------------------|
| | Previsto | | |
| | 2024 | 2025 | 2026 |
| INVESTIMENTOS ESTRATÉGICOS | 3 451 249 | 23 962 653 | 1 589 875 |
| Reforço da conectividade & Reindustrialização no PFF | 2 271 249 | 23 502 653 | 81 075 |
| Transição Energética e Digital do PFF | 1 180 000 | 460 000 | 1 508 800 |
| INVESTIMENTOS OPERACIONAIS | 2 287 500 | 505 000 | 200 000 |
| Reabilitação das infraestruturas Portuárias | 1 370 000 | 300 000 | 150 000 |
| Reabilitação das infraestruturas da Marina de Recreio | 380 000 | 150 000 | 0 |
| Reforço das condições de <i>Safety and Security</i> | 65 000 | 0 | 0 |
| Melhoria do desempenho ambiental e incremento da eficiência energética | 215 000 | 5 000 | 0 |
| Melhoria contínua e reforço da segurança dos sistemas de informação | 97 500 | 0 | 0 |
| Outros | 160 000 | 50 000 | 50 000 |
| INVESTIMENTO TOTAL | 5 738 749 | 24 467 653 | 1 789 875 |
| Fundos Comunitários | 704 268 | 9 023 965 | 0 |
| PIDDAC | 0 | 1 519 206 | 0 |
| Outras Fontes de Financiamento | 220 479 | 4 179 521 | 0 |
| Fundos Próprios | 4 814 002 | 9 744 961 | 1 789 875 |

Legenda: PFF – Porto da Figueira da Foz.

2. Estratégia

2.1. Objetivos Sectoriais

O n.º 2 do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, refere que “No âmbito do sector empresarial do Estado, as orientações sectoriais são emitidas com base nas orientações estratégicas referidas no número anterior, nos termos previstos no artigo 39.º”. Tais orientações são, de acordo com o disposto no número 4 do artigo 39.º do referido Decreto-Lei, remetidas pelo ministério sectorial.

Neste sentido os **objetivos sectoriais** aplicáveis à APFF, S.A., apresentados na tabela infra, foram elaborados tendo em consideração o definido para a APFF, S.A. na Resolução de Conselho de Ministros n.º 175/2017, de 24 de novembro, que aprova a estratégia para o aumento da competitividade da rede de portos comerciais do continente – horizonte 2026, alterada pela Resolução de Conselho de Ministros n.º 182/2021, de 24 de dezembro.

Em relação ao cumprimento dos objetivos sectoriais importa referir o seguinte:

- **Investimento em novos projetos:** o projeto “Melhoria das acessibilidades marítimas” encontra-se em fase de avaliação de impacto ambiental, sendo expectável que o investimento fique totalmente concluído em 2025. O projeto “Melhoria da segurança e operacionalidade na entrada do Porto” é liderado pela APA – Agência Portuguesa do Ambiente, I.P., encontrando-se, atualmente, a serem elaborados os respetivos estudos técnicos, prevendo-se que o mesmo fique totalmente realizado no ano de 2025.
- **Crescimento na movimentação de contentores:** o movimento de contentores previsto na RCM previa os impactos com a conclusão do projeto “Melhoria das acessibilidades marítimas” o qual só se estima concluir em 2025. Com efeito, refira-se que, é expectativa desta Administração Portuária, que tal valor seja alcançado até 2030.
- **Aceleradores tecnológicos: aumentar o volume de negócios de atividades conexas/transversais:** a APFF, S.A. tem sido sondada por diversas empresas relacionada com as energias *offshore* não tendo sido formalizada qualquer intenção de investimento;
- **Aumentar o volume de negócios da indústria naval:** o *mix* médio apurado (2%) corresponde ao peso dessas atividades no volume de negócios da APFF, S.A. não existindo áreas disponíveis no Porto da Figueira da Foz para vocacionar ao desenvolvimento destas atividades.

| Objetivo | Indicador | Meta | | | PAO | | | Nota |
|--|---|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--|
| | | 2024 | 2025 | 2026 | 2024 | 2025 | 2026 | |
| A. Adequar infraestruturas e equipamentos ao aumento da dimensão dos navios e da procura e ligações ao <i>hinterland</i> | Investimento em novos projetos | 100% | 100% | 100% | 5% | 100% | 100% | Corresponde à execução das empreitadas referentes à “Melhoria das acessibilidades marítimas” e “Melhoria da segurança e operacionalidade na entrada do Porto”. |
| | Crescimento da movimentação de contentores (cenário moderado) | n.d. | n.d. | 46 896 | 22 116 | 22 116 | 29 922 | Corresponde ao movimento de TEUs previsto movimentar em cada um dos exercícios. |
| | Diminuir em 20% as ligações em transporte rodoviário de e para os portos | 0 % | 0 % | 100 % | 0 % | 0 % | 100 % | A APFF, S.A. encontra-se a desenvolver os esforços no sentido de monitorizar a implementação deste indicador de modo a desenvolver os necessários esforços para a sua concretização em 2026. |
| B. Melhoria das condições de operacionalidade das unidades portuárias | Implementar a janela única logística | 100 % | 100 % | 100 % | 100% | 100% | 100% | A JUL entrou em funcionamento em abril de 2020. |
| | Modernizar o sistema VTS e estendê-lo a todo o território nacional | 100 % | 100 % | 100 % | 100% | 100% | 100% | Corresponde à execução do projeto “Modernização tecnológica do VTS do Porto da Figueira da Foz” |
| C. Criar nos portos plataformas de aceleração tecnológica e de novas competências | Aceleradores tecnológicos: aumentar o volume de negócios de atividades conexas/transversais | 50 % | 50 % | 50 % | 0% | 0% | 0% | |
| | Aumentar o volume de negócios da indústria naval | 50 % | 50 % | 50 % | 2% | 2% | 2% | Corresponde ao peso no Volume de Negócios dos rendimentos associados à indústria naval. |

Legenda:

n.d. – não definido.

2.2. Objetivos Estratégicos

De acordo com o n.º 1 do artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, “*As orientações estratégicas para as empresas públicas correspondem ao exercício da função política do Governo que, por Resolução do Conselho de Ministros, define e aprova o conjunto de medidas ou diretrizes relevantes para o equilíbrio económico e financeiro do sector empresarial do Estado*”. Tais orientações são, de acordo com o disposto no número 6 do artigo 39.º do referido Decreto-Lei, emanadas pela Direção Geral do Tesouro e Finanças (DGTF) que “*remete às empresas públicas as orientações e objetivos definidos nos termos do n.º 4, para que, com base neles, as mesmas apresentem propostas de plano de atividades e orçamento para cada ano de atividade, reportado a cada triénio*”.

Em face do exposto os objetivos estratégicos, apresentados na tabela seguinte, foram elaborados tendo por referência o Despacho n.º 324/2023 – SET, de 3 de agosto de 2023, referente às “*Instruções para a elaboração dos Planos de Atividade e Orçamento para 2024-2026, incluindo o Plano de Investimentos, das empresas públicas não financeiras, reclassificadas e não reclassificadas, do Setor Empresarial do Estado*”.

| Objetivo | Indicador | Estimado | Previsto | | | Cumpre | | |
|--|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------|-----|--------|
| | | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | Sim | Não | OBS |
| Desenvolvimento sustentado do negócio | Crescimento do volume de negócios | 4 322 993 € | 4 746 467 € | 4 643 370 € | 4 914 390 € | X | | Nota 1 |
| | Crescimento do Resultado Operacional, líquido de provisões, imparidades, ganhos/perdas de subsidiárias e correções de justo valor e subsídios à exploração | -4 019 842 € | -3 487 399 € | -3 089 648 € | -2 826 422 € | X | | Nota 2 |
| | Melhorar o Resultado Líquido do Exercício sem efeito da imparidade e dos subsídios à exploração | -4 046 246 € | -3 501 099 € | -3 106 441 € | -2 835 084 € | X | | Nota 2 |
| | Melhorar o <i>Return on equity</i> (considerou-se o RLP sem efeito da imparidade e dos subsídios à exploração) | -23% | -19% | -10% | -37% | X | | |
| Assegurar a rentabilidade e eficiência operacional | Melhorar o Resultado Operacional (líquido de provisões, imparidades, ganhos/perdas de subsidiárias e correções de justo valor) por colaborador efetivo | -118 231 € | -116 247 € | -102 988 € | -100 944 € | X | | |
| | O peso dos gastos operacionais sobre o volume de negócios deverá ser igual ou inferior ao registado no ano anterior. | 99,70% | 99,62% | 107,70% | 95,09% | X | | |
| | Redução dos gastos operacionais (CMVMC + FSE + GcP) face ao exercício anterior | 5 174 616 | 5 009 384 | 4 395 513 | 4 649 646 | X | | |
| Garantir o equilíbrio financeiro | Diminuição do endividamento | 0% | -870% | -63% | 0% | X | | Nota 3 |
| | Diminuição dos valores em dívida a fornecedores (<i>arrears</i>) | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | X | | |

Notas:

Nota 1 - A diminuição, em 2025, do volume de negócios é justificada pela incerteza, na presente data, quanto ao licenciamento ambiental de uma unidade industrial que se encontra a pagar, desde fevereiro de 2023, uma reserva de terrapleno de 124 mil m².

Nota 2 - Atento o peso dos subsídios à exploração nos resultados da APFF, S.A. e dado que esta Administração Portuária não reconhece, por prudência, nos exercícios de 2025 e 2026, o recebimento destes montantes, os mesmos deverão ser excluídos dado o seu carácter extraordinário em 2024.

Nota 3 - A variação do endividamento foi calculada nos exatos termos da fórmula do Despacho 324/2023-SET, de 3/08.

De acordo com o referido Despacho, “Deverá ser dada particular atenção à fundamentação de um crescimento real do volume de negócios (vendas e serviços prestados) superior ao do PIB, para qualquer dos anos do triénio, bem como nos casos em que a taxa de crescimento dos gastos operacionais seja superior à do volume de negócios.”.

Verificando-se que o crescimento do **volume de negócios** estimado para o triénio 2024-2026 é superior à previsão do PIB para o mesmo período, importa, proceder à respetiva justificação, a qual se apresenta de seguida.

De acordo com o apresentado no 3.1. do presente documento, o movimento portuário do Porto da Figueira da Foz apresenta um crescimento médio de 5,98%, justificado pela previsão de crescimento do movimento afeto ao projeto de “Melhoria das acessibilidades marítimas e infraestruturas do porto”. Recorde-se que com a realização do referido investimento poderão demandar ao Porto da Figueira da Foz navios com calado até 8 metros e comprimento até 140 metros, o que, relativamente às condições atuais, navios com calado até 6,5 metros e comprimento até 120 metros, corresponde a um aumento da capacidade da oferta do porto para um novo patamar de navios, permitindo aumentar a capacidade de resposta do porto à tendência mundial de aumento da dimensão dos navios que operam no mercado servido por esta infraestrutura.

Adicionalmente, o volume de negócios no triénio 2024-2026 é influenciado pela prudência na elaboração do PAO relativamente à incerteza, na presente data, quanto ao licenciamento ambiental de uma unidade industrial que se encontra a pagar, desde fevereiro de 2023, uma reserva de terraplano de 124 mil m².

Na tabela seguinte apresentam-se os impactos supra elencados.

| | Valores em euros | | | | |
|----------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|----------------|
| | Estimado | | Previsto | | 24/23 |
| | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | Var. |
| Volume de Negócios | 4 322 993 | 4 746 467 | 4 643 370 | 4 914 390 | 423 474 |
| Rendimentos Exploração Portuária | 2 638 693 | 2 920 583 | 2 901 786 | 3 148 044 | 281 890 |
| Rendimentos Ocupação | 1 065 379 | 1 224 516 | 1 130 292 | 1 135 756 | 159 137 |
| Reserva Unidades Industrial | 187 563 | 208 707 | 17 897 | 0 | 21 144 |
| Outras ocupações | 877 815 | 1 015 809 | 1 112 396 | 1 135 756 | 137 993 |
| Outros rendimentos | 618 921 | 601 368 | 611 291 | 630 591 | -17 553 |

Relativamente aos **gastos operacionais** estimados para o triénio 2024-2026 estima-se que estes variem em valor inferior ou igual ao do Volume de Negócios.

Mais refere o suprarreferido Despacho que “*Nos casos em que as empresas apresentem proposta de PAO com um valor negativo para o resultado operacional (EBIT), excluindo variações de justo valor, provisões e imparidades, deverá constar em anexo à proposta a estratégia da empresa para repor a sua viabilidade económica e financeira a curto e médio prazo, (...)*”.

Tal como demonstrado na tabela anterior, o EBIT, ajustado dos referidos impactos, previsto para o triénio 2024-2026, será negativo ao longo de todos os exercícios, facto que se deve, essencialmente, ao peso das depreciações e amortizações do exercício ser, significativamente, superior ao valor do EBITDA, excluindo os impactos contabilísticos.

Para a inversão deste cenário muito contribuirá a execução do investimento “**Melhoria das acessibilidades marítimas e das infraestruturas do Porto da Figueira da Foz**”, que permitirá ao Porto da Figueira da Foz ser escalado por navios de maior dimensão, a realização do investimento “**Reforço das condições de segurança no acesso externo ao porto**”, que permitirá estabilizar, na entrada da barra, as cotas dos fundos e com isso reduzir os encargos com as dragagens de manutenção anuais, bem como a maior **rentabilização dos seus terraplenos**, com especial enfoque na indústria de energias *offshore*.

O impacto relacionado com a conclusão do investimento, “*Melhoria das Acessibilidade Marítimas do Porto da Figueira da Foz*”, prevista para 2025, já se encontra refletido no exercício 2026, sendo expectável, até 2033, que este projeto aumente os rendimentos de exploração portuária em mais 1,133 milhões de euros, face ao valor previsto para 2024.

Relativamente aos impactos do investimento “*Reforço das condições de segurança no acesso externo ao porto*” refira-se que esta Administração Portuária não prevê, por prudência, no PAO para o triénio 2024-2026, qualquer impacto direto relacionado com a realização deste investimento, o qual se materializará com uma redução significativa dos inertes dragados, cujo montante atual ascende a 395 mil m³. Admitindo-se, por hipótese, que se regista uma diminuição de 50% das necessidades de dragagem, após a conclusão do investimento, esta resultará numa poupança, a preços de 2033, de 670.683 euros (3,40 €/m³ x 197.500 m³).

Em relação à rentabilização dos terraplenos refira-se que, na presente data, a APFF, S.A. tem sido sondada por diversas empresas relacionadas com as energias *offshore* não tendo sido formalizada qualquer intenção de investimento. Não obstante, admitindo-se, por hipótese, a ocupação total dos terraplenos disponíveis, 117 mil m², aplicando-se a tarifa para unidades industriais (preços de 2033: 5,65 €/m²) obtém-se uma receita anual de 661.060 euros.

Em face do exposto, apresenta-se na tabela seguinte, o valor do EBIT ajustado, projetado 2033, considerando os efeitos apresentados anteriormente.

| Efeito | Valor € |
|---|------------|
| EBIT líquido de provisões, imparidades, ganhos/perdas de subsidiárias e correções de justo valor e subsídios à exploração previsto para 2024 | -3 487 399 |
| Outros efeitos (evolução dos "outros rendimentos" e dos gastos operacionais) | 394 589 |
| Aumento das receitas associadas ao projeto "Melhoria das acessibilidades marítimas e das infraestruturas do Porto da Figueira da Foz " | 1 132 851 |
| Aumento da rentabilização dos terraplenos associados à indústria Offshore | 661 060 |
| Redução dos gastos com dragagens associados ao projeto "Reforço das condições de segurança no acesso externo ao porto" | -670 683 |
| EBIT líquido de provisões, imparidades, ganhos/perdas de subsidiárias e correções de justo valor e subsídios à exploração previsto para 2033 | -628 215 |

De acordo com os cálculos apresentados na tabela anterior, mesmo com a plena ocupação dos terraplenos disponíveis, aumentando a atividade portuária e diminuindo as necessidades de dragagens de manutenção, o EBIT ajustado, em 2033, será negativo em 628 mil euros, melhorando, face à estimativa para 2024, em 2,859 milhões de euros. Conclui-se, portanto, que a alternativa para a inversão plena deste indicador passará por um aumento generalizado das tarifas, opção que, considerando o fito desta Administração Portuária, de persecução do serviço público, não se afigura exequível sem que se verifiquem externalidades negativas, tais como diminuição da carga ou diminuição da ocupação dos terraplenos.

Não obstante, a Administração Portuária continuará a desenvolver os esforços no sentido de assegurar o cumprimento dos três objetivos que, no seu conjunto, permitirão melhorar, significativamente, o desempenho financeiro da APFF, S.A..

2.3. Contratos de Gestão

Os membros do Conselho de Administração da APFF, S.A. são, por inerência, os membros em identidade de funções no Conselho de Administração da APA, S.A., conforme estatuído no artigo 10.º dos Estatutos da APFF, S.A..

O Acionista Único da APA, S.A., através de Deliberação Social Unânime por Escrito, nomeou, a 19 de setembro de 2022, os atuais membros do Conselho de Administração da APA, S.A., para o mandato 2022-2024, não tendo, até à data, sido celebrados contratos de gestão.

3. Plano de Atividades

3.1. Atividade Portuária

Os portos têm um papel estratégico na economia local, regional e nacional, enquanto agentes geradores de riqueza e facilitadores de acesso, a preços competitivos, a mercados externos, quer através de fluxos de importação ou de exportação, sendo responsáveis por 55 % do comércio nacional de mercadorias². O cenário macroeconómico traçado no Despacho n.º 324/2023-SET, de 03 de agosto, permite antever para o triénio 2024-2026 um crescimento, ainda que moderado quando comparado com o registado em 2022, da atividade económica nacional, destacando-se, em grande medida, o contributo das importações e das exportações.

Assim, para a elaboração das projeções de movimento portuário, a APFF, S.A. auscultou os operadores portuários relativamente às suas expectativas para o exercício de 2024, bem como os carregadores do porto, analisando esses *inputs* tendo em consideração a evolução histórica e o enquadramento macroeconómico.

Neste sentido, prevê-se, para 2024, que o movimento portuário do Porto da Figueira da Foz ascenda a 2,2 milhões de toneladas, mais 200 mil toneladas face ao estimado para 2023, decorrente do aumento da carga geral fracionada (mais 55 mil toneladas), associada ao movimento das pastas químicas de madeira, recuperando-se, em 2024, o movimento registado em 2022, e dos granéis sólidos (mais 100 mil toneladas), justificado pelo contributo dos minerais não metálicos.

Mais se prevê, para o ano 2024, que escalem o Porto da Figueira da Foz, 523 navios, a que corresponde uma arqueação bruta (GT) de 1,790 milhões de GT, representado, essencialmente, um aumento de 11 % no número de navios e respetiva arqueação bruta, face aos valores estimados para 2023.

O movimento projetado para os exercícios seguintes, 2025 e 2026, incorpora os impactos da conclusão do investimento “*Melhoria das acessibilidades marítimas e infraestruturas do porto*”, perspetivando-se um crescimento médio, nesses exercícios, face ao movimento previsto para 2024, de 3,98%.

Prevê-se que, com a realização do referido investimento, demandem o Porto da Figueira da Foz navios com calado até 8 metros e comprimento até 140 metros, o que, relativamente às condições atuais, navios com calado até 6,5 metros e comprimento até 120 metros, corresponde a um aumento da capacidade da oferta

² Dados do Instituto Nacional de Estatística (INE) (2020).

do porto para um novo patamar de navios, permitindo aumentar a capacidade de resposta do porto à tendência mundial de aumento da dimensão dos navios que operam no mercado servido por esta infraestrutura.

Neste sentido, é expectável que as empresas do *hinterland* do Porto da Figueira da Foz ajustem as suas cadeias logísticas de modo a tirar partido desta nova acessibilidade através do fretamento de navios de maior dimensão, aumentando a carga transportada por viagem (que atualmente é realizada através de outros portos nacionais) e diminuindo o custo unitário por tonelada transportada.

| | Real | | Estimado | Plano Atividades e Orçamento | | | Var. |
|------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------------------|------------------|------------------|------------|
| | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2024/2023 |
| Navios entrados | | | | | | | |
| Número | 401 | 536 | 469 | 523 | 484 | 515 | 12% |
| Arqueação Bruta | 1 455 117 | 1 714 925 | 1 609 900 | 1 789 800 | 1 789 800 | 1 819 000 | 11% |
| Arqueação Bruta média | 3 629 | 3 199 | 3 433 | 3 422 | 3 698 | 3 532 | 0% |
| Mercadorias | 1 862 347 | 2 199 859 | 2 000 000 | 2 200 000 | 2 200 000 | 2 375 000 | 10% |
| Geral Fracionada | 928 300 | 969 375 | 970 000 | 1 025 000 | 1 025 000 | 1 065 000 | 6% |
| Granéis Sólidos | 757 161 | 1 050 384 | 860 000 | 960 000 | 960 000 | 1 035 000 | 12% |
| Granéis Líquidos | 9 039 | 15 257 | 20 000 | 45 000 | 45 000 | 45 000 | 125% |
| Carga Contentorizada | 167 847 | 164 843 | 150 000 | 170 000 | 170 000 | 230 000 | 13% |

3.2. Política Tarifária

A APFF, S.A., na definição da sua política tarifária, procura conjugar os pressupostos macroeconómicos para o triénio, apresentados no suprarreferido Despacho, com o cumprimento das orientações das tutelas sectorial e financeira e do regulador, Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), ao mesmo tempo que assegura os compromissos de serviço público e de parceiro da economia nacional, sem descuidar a sua sustentabilidade económico-financeira.

O **Regulamento Geral de Tarifas**, a aplicar pela APFF, S.A., dentro da sua área de jurisdição, pela prestação direta de serviços relativos à exploração económica do porto e fornecimento de equipamentos, no ano de 2024, submetido, a 30 de agosto de 2023, à apreciação da AMT, inclui a atualização de 5,20%, face aos valores em vigor em 2023, para a totalidade das tarifas, com exceção das previstas nos artigos 11.º (tarifa de utilização de infraestruturas – carga seca) e 12.º (tarifa de utilização de infraestruturas – carga líquida), as quais se mantiveram inalteradas.

O **Regulamento para Atribuição de Usos Privativos de Terrenos e de Edificados Dominiais**, disponível para consulta em www.portofigueiradafoz.pt, prevê uma atualização de acordo com o fator de atualização das rendas não habitacionais, publicado por Aviso do INE no Diário da República, no ano anterior. Na presente data ainda não é conhecido o fator de atualização optando-se, alternativamente, por considerar o indicador aplicado em 2023, a saber, 2%.

Em resumo, a atualização tarifária dos **rendimentos** da APFF, S.A., para 2024, é a seguinte:

| | Plano Atividades e Orçamento | | |
|---|------------------------------|-------|-------|
| | 2024 | 2025 | 2026 |
| Regulamento Geral de Tarifas | | | |
| Tup-Navio, Pilotagem, Equipamentos, Armazenagem | 5,20% | 2,90% | 2,10% |
| Taxas Utilização de Infraestruturas Carga Seca (Artigo 11 e 12) | 0,00% | 2,90% | 2,10% |
| Outros Regulamentos | | | |
| Usos Privativos | 2,00% | 2,90% | 2,10% |
| Contratos de Concessão | 2,00% | 2,90% | 2,10% |
| Outros (fornecimentos, recolha de resíduos, etc) | 2,00% | 2,90% | 2,10% |

3.3. Política de Recursos humanos

Para a elaboração do orçamento de gastos com o pessoal para o triénio 2024-2026 considerámos:

- O disposto no Despacho n.º 324/2023-SET de 03 de agosto, referente às “*Instruções para a elaboração dos Planos de Atividade e Orçamento para 2024-2026, incluindo o Plano de Investimentos, das empresas públicas não financeiras, reclassificadas e não reclassificadas, do Setor Empresarial do Estado*”;
- A LOE para 2023 e o respetivo DLEO para 2023;
- O disposto nos instrumentos de regulamentação coletiva de trabalho, designadamente as valorizações remuneratórias; e
- A atualização salarial de acordo com o IPC previsto no suprarreferido Despacho (2024: 2,9%; 2025: 2,10% e 2026: 2,0%).

Relativamente à movimentação de colaboradores prevista no PAO para o triénio 2024-2026, importa, antes de mais, ter presente que a idade média, a 31 de dezembro de 2023, dos colaboradores ao serviço desta Administração Portuária, ascende a 57 anos, destacando-se o facto de 19 colaboradores terem mais de 60

anos. Tal facto implicará que, nos próximos anos se registre um número elevado de aposentações, cujo substituição poderá não ser necessária podendo optar-se pela externalização dos serviços prestados por esses colaboradores ou pelo reforço do modelo de partilha de serviços partilhados onde a APA, S.A. presta serviços à APFF, S.A.. Neste sentido, apresenta-se, na tabela infra, o quadro resumo com as **aposentações** previstas ocorrer no triénio 2024-2026 e as respetivas necessidades de substituição, quantificando-se 10 saídas, das quais será necessário substituir 3.

| Data | Área | Categoria Aposentação | Substituir | | |
|------------------------|------|-----------------------|------------|----------|--|
| | | | Sim | Não | Observação |
| Janeiro de 2024 | DCP | Serralheiro Civil | X | | |
| | DCP | Motorista de Pesados | | X | Não se prevê a sua substituição. |
| | DCP | Agente de Exploração | | X | Não se prevê a sua substituição decorrente do facto desta Administração Portuária pretender concessionar o serviço de amarração e desamarração a navios. |
| Agosto de 2024 | DCP | Técnico Auxiliar | | X | Não se prevê a sua substituição. |
| | DFDO | Técnico | | X | Não se prevê a sua substituição, atento o regime de partilha de serviços de back-office implementado. |
| Outubro de 2024 | DCP | Operador de Cais | | X | Não se prevê a sua substituição decorrente do facto desta Administração Portuária pretender concessionar o serviço de amarração e desamarração a navios. |
| Total 2024 | | 6 | 1 | 5 | |
| Janeiro de 2026 | DCP | Agente de Exploração | X | | |
| | DCP | Cantoneiro | | X | Não se prevê a sua substituição. |
| | DCP | Pedreiro | | X | Não se prevê a sua substituição. |
| Setembro de 2026 | DCP | Mestre Tráfego Local | X | | |
| Total 2026 | | 4 | 2 | 2 | |
| Total 2024-2026 | | 10 | 3 | 7 | |

Legenda:

DCP – Direção de Coordenação Portuária

DFDO – Direção Financeira e de Desenvolvimento Organizacional

Na tabela seguinte apresentam-se as necessidades de **recrutamento** previstas para o triénio 2024-2026, melhor explanadas no anexo 8 ao presente documento.

| Categoria | Área | Data |
|------------------------|------|------------------|
| Técnico Administrativo | DCP | Setembro de 2024 |

Legenda:

DCP – Direção de Coordenação Portuária

A necessidade desta contratação decorre de um processo de reorganização interno da Direção de Coordenação Portuária onde serão redirecionados recursos humanos para áreas chave da atividade portuária que atualmente se encontram deficitárias, nomeadamente o trem naval, não sendo os lugares deixados vagos, tendo em consideração as tarefas a desenvolver, supriáveis com os atuais recursos humanos disponíveis.

Importa ainda referir que se encontra em análise ministerial um projeto de diploma legal que visa estabelecer o regime de pré-reforma para o pessoal técnico de pilotagem ao serviço das Administrações Portuárias, a partir dos 60 anos de idade, reconhecendo a penosidade e o desgaste da profissão de piloto, tendo-se incluído, no PAO para o triénio 2024-2026, os impactos da sua aplicação.

Em face do exposto, destacamos, na tabela infra, a evolução do efetivo da APFF, S.A., desde 2013 até 2026, destacando-se que, nesse período, se verifica um rácio de uma contratação por cada 1,64 saídas.

| | Real | | | | | | | | | | Est. | Previsto | | |
|----------------------------|------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|------|----------|----|----|
| | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 |
| N.º Colaboradores 01.01.nn | 37 | 36 | 34 | 33 | 34 | 33 | 34 | 34 | 34 | 34 | 33 | 34 | 30 | 30 |
| Entradas no ano * | 0 | 0 | 4 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 2 | 0 | 2 |
| Saídas no ano * | 1 | 2 | 5 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 6 | 0 | 4 |
| N.º Colaboradores 31.12.nn | 36 | 34 | 33 | 34 | 33 | 34 | 34 | 34 | 34 | 33 | 34 | 30 | 30 | 28 |

* Inclui os colaboradores cedidos, em regime de Acordo de Cedência de Interesse Público, a uma empresa de estiva licenciada a operar no Porto da Figueira da Foz.

Em face do que antecede prevê-se que os gastos com o pessoal ascendam, em 2024, a 1,770 milhões de euros, menos 11 mil euros face ao estimado para 2023. Nos exercícios seguintes, 2025 e 2026, decorrente das saídas previstas realizar em 2024 e 2026, o médio dos gastos com o pessoal ascenderá 1,732 milhões de euros.

| | Valores em euros | | | | |
|------------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|----------------|
| | Estimado | | Previsto | | 24/23 |
| | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | Var. |
| N.º total de trabalhadores | 40 | 36 | 36 | 34 | -4 |
| Nº de membros dos órgãos sociais * | 6 | 6 | 6 | 6 | 0 |
| Nº de membros cargos de direção | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 |
| Nº dos restantes trabalhadores | 33 | 29 | 29 | 27 | -4 |
| Gastos totais com pessoal | 1 780 736 | 1 769 964 | 1 765 243 | 1 699 062 | -10 772 |
| Gastos com órgãos sociais | 9 434 | 9 434 | 9 434 | 9 434 | 0 |
| Gastos com cargos de direção ** | 81 278 | 83 582 | 85 268 | 86 908 | 2 304 |

Valores em euros

| | Estimado | | Previsto | | 24/23 |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|---------|
| | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | Var. |
| Remuneração do pessoal ** | 1 652 149 | 1 631 334 | 1 625 689 | 1 558 997 | -20 815 |
| Benefícios pós-emprego | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Ajudas de custo | 1 000 | 1 000 | 1 000 | 1 000 | 0 |
| Rescisões / Indemnizações | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Restantes encargos | 36 875 | 44 614 | 43 852 | 42 723 | 7 739 |
| Outra informação | | | | | |
| (i) Gastos com as contratações autorizadas ou previstas em 2023 *** | 20 238 | 44 523 | 70 839 | 97 560 | 24 286 |
| (ii) Gastos com as contratações previstas em anos subsequentes | 0 | 4 850 | 14 551 | 14 551 | 4 850 |
| (iii) Cumprimento de disposições legais**** | 131 170 | 224 657 | 342 769 | 472 266 | 93 488 |
| (iv) Orientações expressas do acionista Estado | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| (v) Valorizações remuneratórias obrigatórias | 244 456 | 265 394 | 299 524 | 342 041 | 20 938 |
| (vi) Outras valorizações remuneratórias | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| (vii) Rescisões por mútuo acordo | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

* Inclui a Mesa da Assembleia-Geral (2), Fiscal Único (1) e Conselho de Administração (3).

** Inclui encargos da entidade patronal.

*** Autorizado através dos Despachos n.º 361/2022-SET, de 25 de março, e n.º 27/SEAC/2022, de 30 de março.

**** O cumprimento das disposições legais incorpora os impactos da atualização salarial de 2023, publicada através da Portaria n.º 298/2023, publicada em Diário da República n.º 119/2023, 2.ª série, de 21 de junho de 2022, das previstas ocorrer no triénio 2024-2026, as quais também terão que ser publicadas através de Portaria, e o impactos da aplicação do diploma legal da pré-aposentação dos pilotos.

3.4. Princípios financeiros de referência

3.4.1. Eficiência Operacional

De acordo com o Despacho n.º 324/2023-SET, de 3 de agosto, “a proposta de PAO para 2024-2026 deverá garantir a eficiência operacional da empresa, medida pelo rácio dos gastos operacionais (GO) sobre o volume de negócios (VN), o qual deve ser igual ou inferior ao verificado no ano anterior, excluídos os impactos decorrentes do cumprimento de disposições legais”.

Na tabela infra, apresenta-se a evolução estimada ao nível do rácio de eficiência operacional.

| | Estimado | | Previsto | | 24/23 |
|---|------------|-----------|-----------|-----------|----------|
| | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | Var. |
| (1) CMVMC | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| (2) FSE | 3 393 879 | 3 239 420 | 2 630 270 | 2 950 584 | -154 460 |
| (2.a) Anualização dragagens | -1 114 998 | -359 102 | 605 396 | 23 366 | 755 896 |
| (2.c) FSE corrigidos (2)+(2.a) | 2 278 882 | 2 880 318 | 3 235 666 | 2 973 951 | 601 436 |
| (3) Gastos com o pessoal | 1 780 736 | 1 769 964 | 1 765 243 | 1 699 062 | -10 772 |
| (5) Gastos Operacionais para efeitos de comparabilidade da eficiência operacional (a)=(1)+(2.c)+(3) | 4 059 618 | 4 650 282 | 5 000 909 | 4 673 013 | 590 664 |
| (6) Volume de Negócios (VN) * | 4 322 993 | 4 746 467 | 4 643 370 | 4 914 390 | 423 474 |
| (7) Indemnizações compensatórias (cf. Contrato Serv. Público) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| (8) Impacto concessão serviço público | -250 993 | -78 416 | 0 | 0 | 172 578 |
| (9) VN para efeitos de comparabilidade (6+7+8) | 4 071 999 | 4 668 051 | 4 643 370 | 4 914 390 | 596 052 |
| (10) Peso dos Gastos / VN = (5) / (9) | 99,7% | 99,6% | 107,7% | 95,1% | -0,1% |

(*) O Volume de Negócios resulta do somatório dos rendimentos constantes das Prestações de Serviços (#72) e dos Outros Rendimentos Suplementares (#781).

Ajustamento ao indicador de eficiência operacional

Anualização dragagens

Através dos ofícios n.ºs 29_SG e 30_SG, datados de 24 de setembro de 2021, a APFF, S.A. solicitou aos membros do governo responsáveis pela área das finanças e da tutela sectorial, nos termos e para os efeitos do n.º 2 do artigo 158.º do DLEO 2019, autorização para aferir a eficiência operacional da APFF, S.A. nos exercícios de 2021, 2022 e 2023, através de indicador alternativo utilizado nos anos de 2018-2019-2020, em concreto, rácio dos gastos operacionais sobre o volume de negócios, corrigido dos rendimentos relativos a atividades descontinuadas e da anualização, dos gastos com dragagens de manutenção, por um período de 4 anos.

De realçar que, muito embora esta Administração Portuária ainda não tenha obtido, até à presente data, resposta aos referidos ofícios, a Unidade Técnica de Acompanhamento e Monitorização do Setor Empresarial do Estado (UTAM), através do Relatório de Análise 72/2022, de 25 de março, elaborado no âmbito da análise ao PAO do triénio 2022-2024, refere “*que a Empresa aguarda autorização para continuar a aferir a Eficiência Operacional de acordo com indicador alternativo (...). É entendimento desta Unidade Técnica que (...) o cálculo da Eficiência Operacional se faz nos termos do Despacho n.º 830/18-SET, de 29 de outubro*”, leia-se aceitar a anualização das despesas relativas às dragagens de manutenção.

O impacto da anualização dos últimos 4 anos dos gastos com dragagens de manutenção apresentam-se na tabela infra.

| | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
|--|---------|---------|-----------|------------|-----------|-----------|-----------|
| (a) Gastos com dragagens de manutenção | 522 272 | 847 389 | 1 293 741 | 2 374 464 | 1 984 000 | 1 076 874 | 1 780 624 |
| (b) Anualização (últimos 4 exercícios) | n.c. | n.c. | n.c. | 1 259 466 | 1 624 898 | 1 682 270 | 1 803 990 |
| Impacto anualização [(b) - (a)] | n.c. | n.c. | n.c. | -1 114 998 | -359 102 | 605 396 | 23 366 |

n/c – Não calculado

Impacto concessão serviço público

O serviço de amarração e desamarração de navios no Porto da Figueira da Foz é realizado por agentes de exploração da APFF, S.A. cobrando, pela realização dessas manobras, as tarifas previstas no Regulamento Geral de Tarifas. O serviço de reboques nesta Administração Portuária é realizado, ao abrigo de uma licença, por uma empresa privada especializada, recebendo a APFF, S.A. uma renda variável em função da faturação da empresa licenciada.

Os investimentos previstos realizar na APFF, S.A. implicam que os meios de apoio aos navios, nomeadamente rebocadores, acompanhem o aumento expectável da dimensão dos navios que passarão a escalar esta infraestrutura portuária, acarretando a necessidade de realização de investimentos cuja atividade prevista para a APFF, S.A. não permite viabilizar.

A atividade de reboques na APA, S.A., empresa-mãe do Grupo, é assegurada por uma empresa privada através de um contrato de concessão de serviço público que terminará a 31 de janeiro de 2024. Neste sentido, em 2023 a APA, S.A. e a APFF, S.A. promoveram um concurso público para a “Concessão, em Regime de Serviço Público, da Atividade de Reboque e Amarração nos Portos de Aveiro e da Figueira da Foz”

integrando, para além dos serviços de reboques, os serviços de amarração a navios em ambas as Administrações Portuárias.

Com a inclusão dos serviços de amarração no objeto da concessão a APFF, S.A. pretende minorar os impactos do envelhecimento dos seus colaboradores que se encontram afetos a esta atividade, promovendo uma melhor utilização dos seus recursos e diminuindo a necessidade de substituição destes colaboradores no momento da sua aposentação, melhorar a prestação dos serviços para os clientes do porto e aumentar a atratividade da concessão para os eventuais interessados.

Com efeito, no ano de 2024, prevê-se registar uma diminuição de 200 mil euros, face ao valor estimado para 2023, dos rendimentos de exploração portuária associados à amarração de navios, e um aumento de 28 mil euros, face ao valor estimado para 2023, dos rendimentos com concessão, cujos impactos deverão ser excluídos do rácio do peso dos gastos operacionais em 2023 e 2024, conforme apresentado na tabela infra.

| | Valores em euros | | |
|---|------------------|---------------|-----------------|
| | Estimado 2023 | Previsto 2024 | Var. 24/23 |
| Total | 250 994 | 78 416 | -172 578 |
| Rendimentos Exploração Portuária – Amarração e desamarração | 221 279 | 21 157 | -200 122 |
| Rendimentos Concessões – Concessão reboques e amarração | 29 715 | 57 259 | 27 544 |

3.4.2. Otimização dos gastos

A APFF, S.A. assegura a redução dos gastos operacionais em 2024 face ao valor estimado para 2023, conforme apresentado na tabela infra.

| | Valores em euros | | | | |
|-------------------------------------|------------------|-----------|-----------|-----------|----------|
| | Estimado | | Previsto | | 24/23 |
| | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | Var. |
| Otimização Gastos | 5 174 616 | 5 009 384 | 4 395 513 | 4 649 646 | -165 232 |
| (1) CMVMC | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| (2) FSE | 3 393 879 | 3 239 420 | 2 630 270 | 2 950 584 | -154 460 |
| (3) Gastos com o pessoal | 1 780 736 | 1 769 964 | 1 765 243 | 1 699 062 | -10 772 |
| Gastos com órgãos sociais | 9 434 | 9 434 | 9 434 | 9 434 | 0 |
| Cumprimento de disposições legais * | 131 170 | 224 657 | 342 769 | 472 266 | 93 488 |
| Orientações expressas do Acionista | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Valorizações remuneratórias ** | 244 456 | 265 394 | 299 524 | 342 041 | 20 938 |
| Absentismo | -32 880 | 0 | 0 | 0 | 32 880 |

* O cumprimento das disposições legais incorpora os impactos da atualização salarial de 2023, publicada através da Portaria n.º 298/2023, publicada em Diário da República n.º 119/2023, 2.ª série, de 21 de junho de 2022, das previstas ocorrer no triénio 2024-2026, as

quais também terão que ser publicadas através de Portaria, e o impactos da aplicação do diploma legal da pré-aposentação dos pilotos.

** As valorizações remuneratórias aplicáveis em conformidade com o Acordo Coletivo de Trabalho.

3.4.3. Outros princípios

3.4.3.1. Conjunto dos encargos com deslocações, ajudas de custo e alojamento, os associados à frota automóvel e com contratação de estudos, pareceres, projetos e consultoria

De acordo com o n.º 4 do Artigo 133.º do DLEO para 2023, devem ser iguais ou inferiores ao valor registado no exercício anterior, o conjunto de encargos com deslocações, ajudas de custo e alojamento, os associados à frota automóvel e com contratação de estudos, pareceres, projetos e consultoria.

Na tabela infra é apresentada a evolução do conjunto dos referidos gastos, onde se perspetiva um aumento, em 2024 face ao estimado para 2023, de 69 mil euros.

| | Valores em euros | | | | |
|---|------------------|---------------|---------------|---------------|--------|
| | Estimado | | Previsto | | 24/23 |
| | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | Var. |
| Total | 24 185 | 93 426 | 51 975 | 20 884 | 69 241 |
| Deslocações e alojamento | 3 726 | 2 000 | 2 058 | 2 101 | -1 726 |
| Ajudas de custo | 1 000 | 1 000 | 1 000 | 1 000 | 0 |
| Associados à frota automóvel | 17 509 | 16 926 | 17 417 | 17 783 | -582 |
| Contratação de estudos, pareceres, projetos e consultoria | 1 950 | 73 500 | 31 500 | 0 | 71 550 |

No anexo 9 apresenta-se a respetiva Análise de custo-benefício que sustenta o aumento dos encargos com deslocações, ajudas de custo e alojamento, os associados à frota automóvel e com contratação de estudos, pareceres, projetos e consultoria.

3.4.3.2. Os gastos e os réditos associados às novas atividades a desenvolver e os indicadores de execução material e financeira que permitam aferir a respetiva viabilidade económica e financeira e a sua sustentabilidade.

Não aplicável, por não se perspetivar o desenvolvimento de novas atividades no PAO 2024-2026.

3.4.3.3. Eventuais contingências, nomeadamente garantias concedidas, e comprovativo da obtenção prévia do respetivo cabimento, nos termos do artigo 5.º da Lei n.º 112/97, de 16 de setembro, na sua redação atual.

Não existem.

3.4.3.4. Os eventos sem repetição que traduzam impactos financeiros de elevada materialidade, com a respetiva caracterização e estimativa das implicações financeiras em cada ano do triénio.

Na tabela infra são apresentados os gastos, inscritos na rubrica Fornecimentos e Serviços Externos, cujos impactos financeiros são de elevada materialidade e/ou volatilidade, previstos realizar no triénio 2024-2026.

| | Valores em euros | | | | |
|--|------------------|------------------|------------------|------------------|-----------------|
| | Estimado | | Previsto | | 24/23 |
| | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | Var. |
| 1. Fornecimentos e Serviços Externos | 3 393 879 | 3 239 420 | 2 630 270 | 2 950 584 | -154 460 |
| 2. Eventos sem repetição que traduzem impactos financeiros de elevada materialidade | 34 500 | 159 000 | 407 500 | 0 | 124 500 |
| 2.1. Trabalhos Especializados | 4 500 | 89 000 | 91 500 | 0 | 84 500 |
| <i>Plano Diretor do Porto da Figueira da Foz</i> | 0 | 24 500 | 10 500 | 0 | 24 500 |
| Estudo de viabilidade para a concessão e ampliação na Marina no Porto da Figueira da Foz | 0 | 49 000 | 21 000 | 0 | 49 000 |
| Consultoria para apoio a candidaturas no âmbito do PRR | 4 500 | 15 500 | 10 000 | 0 | 11 000 |
| Demolições de diversos edificadoss | 0 | 0 | 50 000 | 0 | 0 |
| 2.2. Conservação e Reparação | 30 000 | 70 000 | 316 000 | 0 | 40 000 |
| Reparação da drenagem do Cais Comercial | 10 000 | 0 | 16 000 | 0 | -10 000 |
| Conservação do Edifício Sede | 0 | 30 000 | 300 000 | 0 | 30 000 |
| Melhoria das condições de segurança do feixe de linhas férreas | 0 | 40 000 | 0 | 0 | 40 000 |
| Manutenção da sinalização horizontal do cais comercial | 20 000 | 0 | 0 | 0 | -20 000 |
| 3. Eventos com repetição que traduzem impactos financeiros de elevada materialidade | 2 374 464 | 1 984 000 | 1 076 874 | 1 780 624 | -390 464 |
| Dragagens | 2 374 464 | 1 984 000 | 1 076 874 | 1 780 624 | -390 464 |
| 4. Fornecimentos e Serviços Externos Ajustados (1)-(2)-(3) | 984 916 | 1 096 420 | 1 145 896 | 1 169 960 | 111 504 |

Os fornecimentos e serviços externos, excluídos dos gastos sem repetição e ou com elevada materialidade, aumentam, em 2024 face ao estimado para 2023, 112 mil euros.

3.4.3.5. O conjunto de gastos, projetos e investimentos que sejam financiados através de fundos comunitários, com o respetivo planeamento e calendarização, identificando claramente os que serão objeto de financiamento no âmbito do PRR com detalhe sobre a dimensão, componente e investimento/reforma a que respeitam.

Na tabela seguinte são apresentados os projetos que, no âmbito do PAO para 2024-2026 se prevê que sejam objeto de financiamento.

| Projeto | Estim. | | Previsto | | | | Fundo Comunitário | | |
|--|--------|-----------|------------|------|----------------|------------|--|-------------------|--|
| | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | Anos seguintes | Total | Programa | Montante Previsto | Estado Financiamento |
| Investimentos financiados pelo PRR | | | | | | | | | |
| Construção de estação fotovoltaica | 0 | 320 000 | 0 | 0 | 0 | 320 000 | Plano de Recuperação e Resiliência (PRR) | 228 233 | Candidatura em análise |
| Investimentos financiados por outros programas | | | | | | | | | |
| Melhoria das acessibilidades marítimas e infraestruturas portuárias do PFF | 0 | 1 150 000 | 21 800 000 | 0 | 0 | 22 950 000 | Programa Temático para a Ação Climática e Sustentabilidade | 9 500 000 | Candidatura a apresentar em fase posterior, com a evolução do seu grau de maturidade |

3.5. Política de endividamento

O Despacho n.º 324/2023-SET, de 3 de agosto, determina que “(...) a proposta de PAO não deve prever um aumento do endividamento individual da empresa superior a 2% considerando o financiamento remunerado corrigido pelo capital social realizado e outros instrumentos de capital próprio, excluindo o financiamento por subsídio reembolsável/empréstimo bonificado afeto a projeto comunitário, de novos investimentos com expressão material e de investimentos previstos no PRR (...)”.

A APFF, S.A. para a realização do investimento de “Melhoria das acessibilidades marítimas e infraestruturas portuárias do Porto da Figueira da Foz”, estimado em 22,950 milhões de euros, dos quais 9,5 milhões de euros serão financiados por fundos comunitários, 4,4 milhões por empresas privadas que atualmente operam no Porto da Figueira da Foz e o remanescente, 9,050 milhões de euros, por fundos próprios, irá, considerando os meios financeiros libertos previstos no triénio 2024-2026, necessitar, em 2025, de um financiamento até ao montante máximo de 6.000.000 euros. Importa salientar que, atenta a postura conservadora desta Administração Portuária relativamente ao reconhecimento, nos exercícios de 2025 e 2026, de eventuais subsídios à exploração para fazer face às dragagens de manutenção, o montante máximo a financiar poderá ser reduzido na exata medida dos subsídios à exploração a receber.

Ora, analisando os fluxos operacionais libertos pela APFF, S.A., insuficientes, na presente data, para assegurar um financiamento bancário que vá ao encontro do ritmo dos benefícios económicos previstos gerar com o referido projeto, conclui-se que a alternativa menos dispendiosa para a Administração Portuária passa por recorrer aos excedentes de tesouraria acumulados da APA, S.A., empresa-mãe do Grupo.

Assim, no PAO para o triénio 2024-2026 consideraram-se os seguintes pressupostos, associados ao serviço de dívida:

- Mutuante: APA – Administração do Porto de Aveiro, S.A.
- Montante máximo financiamento: 6.000.000 euros
- Data Início: 01/01/2025
- Maturidade: 24 anos
- Período de carência de capital: 3 anos
- Prestações: 42 prestações semestrais iguais e sucessivas, vencendo-se a primeira a 01-01-2028
- Taxa Juro: 0 %
- Spread: 0 %

Para o cálculo da variação do endividamento, nos exatos termos da fórmula fixada no Despacho n.º 324/2023-SET, de 3 de agosto, importa apurar, para cada um dos anos do triénio, o orçamento anual da APFF, S.A. para se quantificarem os novos investimentos com expressão material³, conforme se apresenta na tabela seguinte.

| | Valores em euros | | |
|-----------------------------------|------------------|---------------|---------------|
| | Previsão 2024 | Previsão 2025 | Previsão 2026 |
| Orçamento anual da Empresa | 10 748 133 | 28 863 166 | 6 439 521 |
| Fornecimentos e Serviços Externos | 3 239 420 | 2 630 270 | 2 950 584 |
| Gastos com o Pessoal | 1 769 964 | 1 765 243 | 1 699 062 |
| Plano de Investimentos | 5 738 749 | 24 467 653 | 1 789 875 |

Em face do exposto, é expectável que o endividamento da APFF, S.A. diminua, em média, no triénio, 311%. Tal diminuição, atenta a fórmula de cálculo, encontra justificação no facto desta Administração Portuária receber subsídios não reembolsáveis para a realização da empreitada “*Melhoria das acessibilidades marítimas e infraestruturas portuárias do Porto da Figueira da Foz*” e o financiamento representar, apenas, 26,1% do total do valor do investimento.

| | Previsão 2024 | Previsão 2025 | Previsão 2026 |
|---|---------------------|----------------------|---------------------|
| 1. Financiamento Remunerado no ano n | 0 € | 6 000 000 € | 6 000 000 € |
| 2. Financiamento Remunerado no ano n-1 | 0 € | 0 € | 6 000 000 € |
| 3. Subsídios reembolsável no ano n | 0 € | 0 € | 0 € |
| 4. Subsídios reembolsável no ano n-1 | 0 € | 0 € | 0 € |
| 5. Capital Social no ano n | 10 000 000 € | 10 000 000 € | 10 000 000 € |
| 6. Capital Social no ano n-1 | 10 000 000 € | 10 000 000 € | 10 000 000 € |
| 7. Novos Investimentos | 1 150 000 € | 21 800 000 € | 0 € |
| A = (1-2)+(3-4)+(5-6)-7 | -1 150 000 € | -15 800 000 € | 0 € |
| 8. Financiamento Remunerado no ano n-1 | 0 € | 0 € | 6 000 000 € |
| 9. Subsídios reembolsável no ano n-1 | 0 € | 0 € | 0 € |
| 10. Capital Social no ano n-1 | 10 000 000 € | 10 000 000 € | 10 000 000 € |
| B = (6+7) | 10 000 000 € | 10 000 000 € | 16 000 000 € |
| Varição do Endividamento = A / B | -870% | -63% | 0% |

³ De acordo com o Despacho n.º 324/2023-SET, de 3 de agosto, “(...) são considerados novos investimentos com expressão material os que não figuram no plano de investimentos do ano anterior e cuja despesa prevista para qualquer ano do triénio seja igual ou superior a 10,7 milhões de euros ou o resultante da aplicação de 10% do orçamento anual da empresa”.

4. Plano de Investimentos

As principais ações e medidas de política a desenvolver no triénio 2024-2026 destinam-se ao aumento da competitividade e da sustentabilidade ambiental do Porto da Figueira da Foz, de modo a permitir assegurar a manutenção da sua posição de liderança na indústria da fileira dos produtos de papel, que lhe confere um perfil essencialmente exportador e na captação de novos fluxos de mercadorias.

Para este fim, as principais iniciativas estratégicas definidas pela APFF, S.A. foram: 1) reforço da conectividade (marítima) do Porto da Figueira da Foz e 2) transição energética e digital do Porto da Figueira da Foz.

No âmbito da iniciativa destinada ao reforço da conectividade do Porto da Figueira da Foz, prevê-se a realização dos investimentos “*Melhoria das acessibilidades marítimas e das infraestruturas do Porto da Figueira da Foz*” e o “*Reforço das condições de segurança no acesso externo ao porto*”.

Em 2024, prosseguir-se-á com a execução do **investimento de melhoria das acessibilidades marítimas e das infraestruturas portuárias**, prevendo-se o início dos respetivos trabalhos de construção civil durante o segundo semestre, e a sua conclusão durante o ano de 2025. Anote-se que este investimento possui natureza estrutural para o Porto da Figueira da Foz, na medida em que capacitará as suas infraestruturas físicas para a oferta de serviços a navios de maior porte, dando resposta à tendência mundial de aumento da dimensão dos navios que operam no mercado, sendo essencial para salvaguardar a sustentabilidade financeira do mesmo.

Acresce referir que, o aludido investimento possui grande relevância para o crescimento da economia regional e nacional, facto que se encontra demonstrado pela circunstância do mesmo contar com a participação do setor privado no seu financiamento, nos termos do protocolo assinado em 25 de setembro de 2019 entre esta Administração Portuária, os operadores portuários que ali exercem atividade e os seus principais clientes.

Ressalta-se ainda que se trata de investimento previsto na “*Estratégia para o Aumento da Competitividade dos Portos do Continente*” e no Programa Nacional de Investimentos (PNI) 2030, estando previsto ser financiado pelo Programa Temático para a Ação Climática e Sustentabilidade.

O projeto de **reforço das condições de segurança no acesso externo ao porto**, visa aumentar a capacidade de retenção de inertes que se encontram à deriva na orla costeira e, por conseguinte reduzir os períodos em que o acesso ao Porto da Figueira da Foz se encontra limitado devido a fenómenos de assoreamento, com maior predominância nos períodos de invernada marítima, onde as intervenções de manutenção, pelas condições atmosféricas e de mar, não permitem, de uma forma expedita, repor as normais condições de acessibilidade, com avultados prejuízos para a Administração Portuária e para os seus clientes.

Para o efeito foi celebrado um protocolo entre a APFF, S.A., a Agência Portuguesa do Ambiente, I.P. (APA, I.P.) e o Município da Figueira da Foz que visa a transposição de inertes dragados na barra do Porto da Figueira da Foz e a sua reposição a sul com o objetivo de contribuir para a reposição do equilíbrio da dinâmica sedimentar nesse troço costeiro.

A contrapartida assumida pela APFF, S.A., no referido protocolo, encontra-se inscrita no plano de investimentos para o triénio 2024-2026, destacando-se o investimento previsto para **2024**, 17 mil euros, e em 2025 de 1,519 milhões de euros, este último previsivelmente financiado a 100% por fundos da Lei do Orçamento do Estado (LOE).

No que respeita à agenda da **transição energética e digital** definida pela APFF, S.A., atento o objetivo de reduzir a pegada carbónica do porto, os investimentos programados realizar no horizonte 2026 são:

- (a) modernização tecnológica do *Vessel Traffic System* (VTS);
- (b) capacitação do Porto da Figueira da Foz para a oferta de energia verde e de serviços *Onshore Power Supply*; e
- (c) Implementação de plataforma de gestão inteligente dos impactes ambientais gerados.

Os mencionados investimentos iniciaram-se em 2023, com a realização de diversos estudos e projetos técnicos, materializando-se, em 2024, na execução da (a) modernização tecnológica do VTS; (b) construção de estação fotovoltaica e (c) o desenvolvimento de uma plataforma para monitorização dos impactos ambientais e eficiência das atividades portuárias.

Por último, refira-se que o valor de investimento destas ações ascenderá, no triénio 2024-2026, a 3,149 milhões de euros, dos quais 228 mil euros serão financiados por fundos comunitários e o montante remanescente, 2,921 milhões de euros, serão financiados por fundos próprios da APFF, S.A..

No âmbito dos **investimentos operacionais**, estimados em 2,993 milhões de euros, destacamos a realização dos seguintes projetos:

- **Reabilitação das infraestruturas portuárias**, no valor total estimado de 1,820 milhões de euros, para o triénio 2024-2026. Este projeto inclui, entre outros, a empreitada de reforço das redes de incêndios e construção de oficinas, estimada em 700 mil euros, para melhorar as condições de segurança e de apoio à atividade operacional, e o alteamento da catenária de alta tensão a nascente da ponte Edgar Cardoso, estimada em 900 mil euros, aumentando a altura da mesma até aos 46 metros em vez dos atuais 38 metros e, com isto, permitir que navios de maior dimensão possam escalar o Terminal de Granéis Líquidos;
- **Reabilitação das infraestruturas da marina de recreio**, com um investimento estimado de 530 mil euros, a realização deste investimento permitirá revitalizar os passadiços da marina de recreio, pontões e estacas, melhorando as condições de segurança para os seus utilizadores;
- **Reforço das condições de *safety and security***, com um investimento total estimado de 65 mil euros, pretende-se assegurar o cumprimento dos normativos nacionais no que ao controlo de acessos e segurança diz respeito bem como a modernização e ampliação do sistema de videovigilância e a alteração das vedações do cais comercial;
- **Melhoria do desempenho ambiental e incremento da eficiência energética**, com um investimento total estimado de 220 mil euros. A realização deste projeto consiste, sobretudo, na substituição da iluminação pública, em lâmpadas de vapor de sódio, por tecnologia LED, melhorando, deste modo, o desempenho ambiental da APFF, S.A.: e
- **Melhoria contínua e reforço da segurança dos sistemas de informação**, com um investimento total estimado de 98 mil euros. A realização deste projeto consiste, sobretudo, em garantir a permanente atualização do software e hardware tendo em consideração as necessidades evolutivas da atividade da APFF, S.A..

Por último, refira-se que, somente, o investimento **“Melhoria das Acessibilidades Marítimas e Infraestruturas do Porto da Figueira da Foz”** excede, individualmente, 10% do orçamento da APFF, S.A.⁴ para cada um dos anos do triénio ou 10,7 milhões de euros, remetendo-se a respetiva memória descritiva e justificativa, anexo 10, a qual deverá ser considerada, nesta fase, em atualização, decorrente da circunstância da conclusão do processo de avaliação de impacto ambiental.

⁴ Corresponde a 10% do somatório dos gastos previstos com FSE, Gastos com Pessoal e Investimentos, cujo montante ascende, em 2024 a 1,075 milhões de euros, 2025 a 2,886 milhões de euros e 2026 a 644 mil euros.

Em suma, o **investimento total da APFF, S.A.**, previsto para o triénio 2024-2026, ascende a cerca de **31,996** milhões de euros, financiado em 9,728 milhões de euros por fundos comunitários, 4,400 milhões de euros por empresas privadas, 1,519 milhões de euros por fundos PIDDAC e 16,339 milhões de euros por fundos próprios.

4.1. Rentabilidade dos Investimentos

De acordo com o Despacho n.º 324/2023-SET, de 3 de agosto, a execução dos investimentos deverá contribuir para o “(...) *aumento do resultado operacional ou necessários à prestação de serviço público (...) a demonstrar, por exemplo, por um valor atualizado positivo. (...) Deve ser apresentado o Return on Assets (ROA, calculado como resultado operacional dividido pelo ativo total), que deve melhorar em cada ano.*”

Os investimentos propostos pela APFF, S.A., para o triénio 2024-2026, constantes do Anexo 6, são determinantes para assegurar o exercício das competências atribuídas a esta Administração Portuária, contudo, salvo os investimentos de expressão material ou aqueles que são submetidos a financiamento comunitário, não são efetuadas análises de custo-benefício individualizadas para cada investimento que se prevê realizar. Em alternativa a análise da sua rentabilidade, quer pela sua finalidade quer pelo seu contributo para a atividade da APFF, S.A., deverá ser efetuada tendo por base a rentabilidade que estes irão gerar para a APFF, S.A..

Na tabela seguinte apresenta-se o *Return of Assets* (ROA) da APFF, S.A., previsto para o triénio 2024-2026, que muito embora seja negativo, tal como exposto no ponto 2.2. supra, melhora ao longo de todos os exercícios.

| | Estimado | | Previsto | |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
| ROA | -4,72% | -4,14% | -2,98% | -2,87% |
| Resultado Operacional, líquido de imparidades, provisões e subsídios à exploração ¹ | -4 019 842 | -3 487 399 | -3 089 648 | -2 826 422 |
| Ativo total, líquido de imparidades ² | 85 139 416 | 84 191 496 | 103 619 501 | 98 410 413 |

Notas:

1 - Atento o peso dos subsídios à exploração nos resultados da APFF, S.A. e dado que esta Administração Portuária não reconhece, por prudência, nos exercícios de 2025 e 2026, o recebimento destes montantes, os mesmos deverão ser excluídos dado o seu carácter extraordinário em 2024.

2 - A exclusão do impacto das imparidades, nomeadamente a que incide sobre os Ativos Fixos Tangíveis e Intangíveis, permite expurgar dos indicadores económico-financeiros os impactos contabilísticos, melhorando a sua análise e traduzindo a evolução, efetiva, da atividade da empresa.

O investimento, previsto realizar no triénio 2024-2026, de “Melhoria das acessibilidades marítimas e das infraestruturas portuárias”, que ascenderá a 23,304 milhões de euros, permitirá capacitar as infraestruturas físicas para a oferta de serviços a navios de maior dimensão, dando resposta à tendência mundial de aumento da dimensão dos navios que operam no mercado, contribuindo, assim, assegurar a competitividade do porto e sua sustentabilidade, estimando-se que, num período de 10 anos, o movimento portuário ascenda 2,735 milhões de toneladas, representando um aumento de mais de 50% em rendimentos de exploração portuária, face ao estimado para 2023.

Assim optou-se por incluir, no PAO para o triénio 2024-2026, os impactos associados à realização deste investimento, aumento do movimento portuário e das necessidades de dragagem de manutenção, resultando num Valor Atualizado Líquido, para os próximos 10 anos, positivo de 7,780 milhões de euros.

| Valores em euros | | | | | | | | | | |
|--|------------|-------------|------------|---------|----------|----------|----------|----------|----------|------------|
| Mapa dos cash-flows | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 |
| EBITDA Ajustado | 1 615 976 | 129 064 | 127 559 | 304 958 | 418 710 | 413 101 | 484 729 | 519 873 | 595 525 | 670 995 |
| IRC | 0 | -2 196 | -2 196 | -2 196 | -2 196 | -2 196 | -2 196 | -2 196 | -2 196 | -2 196 |
| Varição Fundo de Maneio | -577 394 | 44 571 | -64 588 | -31 524 | -30 761 | -27 205 | -23 888 | -22 428 | -22 193 | -22 120 |
| Investimentos em Ativos | -5 738 749 | -24 467 653 | -1 789 875 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Valor Residual Ativos ⁽¹⁾ | | | | | | | | | | 26 611 111 |
| Free Cash Flow antes Função Financeira | -4 700 167 | -24 296 214 | -1 729 100 | 271 238 | 385 753 | 383 700 | 458 645 | 495 250 | 571 136 | 27 257 791 |
| Subsídios ao Investimento | 941 447 | 14 691 472 | 14 520 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Serviço Dívida | | | | | | | | | | |
| Capital | 0 | 6 000 000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Amortização Capital | 0 | 0 | 0 | 0 | -285 714 | -285 714 | -285 714 | -285 714 | -285 714 | -285 714 |
| Juros / Encargos | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Valor Residual | | | | | | | | | | -4 285 714 |
| Proveitos Financeiros | 116 667 | 80 000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Free Cash Flow após Função Financeira | -3 642 054 | -3 524 742 | -1 714 580 | 271 238 | 100 039 | 97 986 | 172 931 | 209 535 | 285 422 | 22 686 362 |
| Taxa Atualização | 4,10% | | | | | | | | | |
| VAL | 7 779 523 | | | | | | | | | |

⁽¹⁾ Corresponde ao Valor Residual dos Ativos inscritos no PAO 2024-2026.

Para além dos pressupostos apresentados neste documento, nomeadamente a evolução da atividade portuária, política tarifária e de recursos humanos, a APFF, S.A. considerou, para os anos subsequentes (2027-2033) os seguintes objetivos de longo prazo:

- os preços (rendimentos e gastos operacionais) serão atualizados à taxa anual de 2,0%;
- a atividade portuária crescerá, gradualmente, até ascender, em 2032, às 2,715 milhões de toneladas, que se traduzirá em receitas médias anuais de 3,726 milhões de euros;
- não se prevê o cancelamento de contratos de ocupação de terraplenos e edificados, evoluindo as receitas em função dos planos de bonificações contratualizados e a atualização tarifária, prevendo-se que este segmento de negócio contribua, anualmente, com 1,230 milhões de euros;
- não se prevê a atribuição de subsídios à exploração para financiamento das dragagens de manutenção;
- os gastos operacionais (fornecimentos e serviços externos e gastos com o pessoal), após 2026, evoluem à taxa de inflação estimada para cada um dos exercícios, ascendendo, no seu conjunto, em termos médios, a 4,930 milhões de euros anuais.
- o IRC corresponde ao peso estimado das tributações autónomas previstas no CIRC;
- o serviço de dívida evoluirá em função das condições apresentadas no ponto 3.5.;
- os excedentes de tesouraria serão aplicados a uma taxa de remuneração anual de 2%.

5. Análise das Projeções Económico-financeiras

As projeções económico-financeiras que, de seguida, se apresentam para o ano de 2024 refletem os pressupostos apresentados ao longo do documento bem como o plano de investimentos proposto. Os valores estimados para 2023 consideram os valores registados até junho de 2023, extrapolados para o final do ano tendo em consideração a projeção do movimento portuário, execução de contratos de manutenção, evoluções remuneratórias, entre outros impactos conhecidos à data de realização deste documento.

As demonstrações financeiras previsionais para 2025 e 2026 encontram-se apresentadas em anexo ao presente documento.

5.1. Rendimentos

Os **rendimentos operacionais** projetados para 2024 ascendem a 7,135 milhões de euros, representando um aumento de 1,025 milhões de euros face ao valor estimado para 2023, cujo principal impacto se deve, essencialmente, aos subsídios à exploração (mais 635 mil euros face ao estimado para 2023).

| | Valores em euros | | | | |
|-------------------------------|------------------|-----------|-----------|----------------|------------|
| | Real | Estimado | Previsto | 2024 / 2023 | |
| | 2022 | 2023 | 2024 | € | % |
| Orçamento de Rendimentos | 5 508 604 | 6 109 212 | 7 134 663 | 1 025 451 | 17% |
| Exploração Portuária | 1 491 175 | 2 638 693 | 2 920 583 | 281 890 | 11% |
| Tup/Navio (R) | 523 812 | 515 639 | 599 719 | 84 080 | 16% |
| TUP/Navio (E) | 22 882 | 10 313 | 11 994 | 1 682 | 16% |
| Porto de Recreio | 200 872 | 188 075 | 203 864 | 15 788 | 8% |
| Amarrar e desamarrear | 224 921 | 221 279 | 21 157 | -200 122 | -90% |
| Pilotagem | 494 880 | 489 331 | 570 801 | 81 469 | 17% |
| Armazenagem | 2 754 | 4 575 | 5 221 | 646 | 14% |
| Tarifa do Uso de Equipamento | 20 760 | 14 814 | 15 584 | 770 | 5% |
| Taxa de movimentação de carga | 0 | 1 194 545 | 1 492 244 | 297 699 | 25% |
| Serviços Secundários | 295 | 122 | 0 | -122 | -100% |
| Outros Rendimentos | 2 882 078 | 2 105 871 | 2 213 697 | 107 827 | 5% |
| Rendimentos de Propriedade | 707 288 | 1 065 379 | 1 224 516 | 159 137 | 15% |
| Rendimentos de Concessões | 1 456 563 | 253 619 | 285 641 | 32 022 | 13% |
| Fornecimento | 181 372 | 222 356 | 217 583 | -4 774 | -2% |
| Recolha de Resíduos | 67 804 | 64 455 | 74 965 | 10 510 | 16% |

| | Valores em euros | | | | |
|---|------------------|-----------|-----------|-------------|-------|
| | Real | Estimado | Previsto | 2024 / 2023 | |
| | 2022 | 2023 | 2024 | € | % |
| Portagens Cais Comercial | 56 102 | 55 767 | 0 | -55 767 | -100% |
| Imputação de subsídios para investimentos | 387 075 | 413 680 | 379 818 | -33 862 | -8% |
| Outros | 25 873 | 30 616 | 31 176 | 560 | 2% |
| Subsídios à exploração | 1 135 351 | 1 364 649 | 2 000 000 | 635 351 | 47% |

De acordo com a projeção do movimento portuário e a política tarifária adotada prevê-se que, para 2024, os rendimentos decorrentes da **Exploração Portuária** ascendam a 2,921 milhões de euros, representado um acréscimo, face à estimativa para 2023, de 282 mil euros ou 11%, o qual é justificado pelos seguintes efeitos:

- O início, em fevereiro de 2024, da “Concessão, em Regime de Serviço Público, da Atividade de Reboque e Amarração nos Portos de Aveiro e da Figueira da Foz” implicará que a APFF, S.A. deixe de prestar o serviço de amarração e desamarração a navios e, por consequência, cobrá-lo aos seus clientes, implicando, face à estimativa para 2023, uma diminuição dos rendimentos de exploração portuária em 200 mil euros;
- O aumento registado na rubrica “taxa de movimentação de cargas” é justificado, por um lado, pela estimativa para 2023 incluir, à semelhança do que se vem registando nos exercícios anteriores, uma suspensão destas tarifas durante o lapso temporal em que o acesso marítimo ao Porto da Figueira da Foz se encontra condicionado à entrada e realização de operações comerciais por navios com calado até 6 metros, cujo impacto ascende a 170 mil euros, e, por outro lado, pelo aumento do movimento portuário, mais 127 mil euros;
- O aumento do movimento portuário e a atualização tarifária, mais 5,20%, contribuíram, respetivamente, para um desvio favorável de 124 mil euros e 58 mil euros, face aos valores estimados para 2023.

Os **Outros Rendimentos** foram estimados tendo em consideração a política tarifária anteriormente apresentada, a evolução dos planos de bonificações contratualizados e, nos casos aplicáveis, o movimento portuário previsto para 2024. Assim, prevê-se que tais rendimentos ascendam, em 2024, a 2,214 milhões de euros, representando um acréscimo, face à estimativa para 2023, de 108 mil euros ou 5%, o qual é justificado pelos seguintes efeitos:

- os rendimentos de **ocupações** ascendam a 1,225 milhões de euros, a que corresponde um aumento, face ao estimado para 2023, de 159 mil euros, justificado, essencialmente, pelas novas

- ocupações previstas (mais 143 mil euros, face ao estimado para 2023), e pela política tarifária (mais 24 mil euros, face ao estimado para 2023);
- os rendimentos de concessões ascendem a 286 mil euros, mais 32 mil euros face ao estimado para 2023, justificado pelo início, em fevereiro de 2024, da concessão do serviço de reboques e amarração a qual, face ao licenciamento atual, inclui também a operação de amarração e desamarração de navios e, por consequente, mantendo-se a renda variável sobre o volume de negócios do concessionário, os rendimentos de concessão com esta concessão;
 - Os rendimentos obtidos com o **fornecimento de água e eletricidade, recolha de resíduos e outros rendimentos suplementares** foram estimados tendo em consideração, respetivamente, as taxas de ocupação dos edifícios, o movimento portuário e os valores históricos, corrigidos de rendimentos extraordinários; e
 - Prevê-se que, em 2024, a APFF, S.A. deixe de cobrar aos utilizadores do porto ingressos para acesso aos terminais portuários.

Os **subsídios à exploração**, previstos para 2024, ascendem a 2 milhões euros, mais 635 mil euros face ao estimado para 2023, os quais correspondem, à semelhança dos exercícios anteriores, ao valor inscrito por esta Administração Portuária nos trabalhos preparatórios para a elaboração da Lei de Orçamento do Estado para 2024, os quais se destinam, essencialmente, para fazer face às dragagens de manutenção dos fundos do Porto da Figueira da Foz.

5.2. Gastos

Os **gastos operacionais** projetados para 2024 ascendem a 5,477 milhões de euros, representando uma diminuição 172 mil euros face ao valor estimado para 2023, cujo principal impacto se deve, essencialmente, aos fornecimentos e serviços externos (menos 154 mil euros face ao estimado para 2023).

| | Valores em euros | | | | |
|---|------------------|-----------|-----------|-------------|------|
| | Real | Estimado | Previsto | 2024 / 2023 | |
| | 2022 | 2023 | 2024 | € | % |
| Gastos | 4 272 327 | 5 648 890 | 5 477 251 | -171 639 | -3% |
| Fornecimentos e Serviços Externos | 2 257 422 | 3 393 879 | 3 239 420 | -154 460 | -5% |
| Trabalhos Especializados | 337 688 | 370 106 | 566 266 | 196 159 | 53% |
| Vigilância e Segurança | 192 960 | 184 289 | 120 416 | -63 873 | -35% |
| Conservação e Reparação - Dragagens de Manutenção | 1 293 741 | 2 374 464 | 1 984 000 | -390 464 | -16% |
| Conservação e Reparação - Outras | 107 001 | 112 438 | 150 735 | 38 297 | 34% |
| Energia Elétrica | 139 755 | 174 217 | 199 500 | 25 283 | 15% |

| | Valores em euros | | | | |
|---------------------------------|------------------|-----------|-----------|-------------|------|
| | Real | Estimado | Previsto | 2024 / 2023 | |
| | 2022 | 2023 | 2024 | € | % |
| Outros | 186 277 | 178 365 | 218 503 | 40 138 | 23% |
| Gastos com o Pessoal | 1 665 156 | 1 780 736 | 1 769 964 | -10 772 | -1% |
| Imparidade de Dívidas a Receber | -282 496 | -26 404 | -13 700 | 12 704 | -48% |
| Provisões | 290 800 | 0 | 0 | 0 | 0% |
| Outros Gastos e Perdas | 341 444 | 500 678 | 481 567 | -19 111 | -4% |
| Taxa AMT e DGRM | 49 815 | 107 468 | 117 489 | 10 021 | 9% |
| Reversão Imparidade | 262 062 | 368 966 | 338 764 | -30 202 | -8% |
| Outros | 29 568 | 24 244 | 25 314 | 1 070 | 4% |

A previsão dos **Fornecimentos e Serviços Externos (FSE)**, para 2024, foi elaborada considerando, essencialmente, o Despacho n.º 324/2023-SET de 3 de agosto, a LOE para 2023, o DLEO para 2023, a manutenção dos contratos de prestação de serviços em vigor e a realização dos gastos identificados como necessários para assegurar o normal funcionamento da APFF, S.A.. Deste modo, os FSE, previstos para 2024, ascendem a 3,239 milhões de euros, menos 154 mil euros do que o estimado para 2023, cujo principais variações se devem, sobretudo, aos seguintes efeitos:

- A realização de dragagens de manutenção, essenciais para manter a normal operacionalidade do Porto da Figueira da Foz, no montante de 1,984 milhões euros, menos 390 mil euros face estimado para 2023, justificado:
 - o pelo aumento dos metros cúbicos previstos dragar (mais 217 mil metros cúbicos, face ao estimado para 2023), contribuindo com mais 672 mil euros para os gastos com dragagens de manutenção;
 - o pela realização, em 2023, de uma dragagem de reposição dos fundos no canal de navegação e bacia de manobras do Terminal de Granéis Líquidos do Porto da Figueira da Foz, contribuindo com um desvio favorável, em 2024, de 498 mil euros; e
 - o pela realização, em 2023, de uma dragagem de manutenção na doca dos bacalhoeiros do Porto da Figueira da Foz, contribuindo com um desvio favorável, em 2024, de 615 mil euros.
 Prevê-se que as dragagens a realizar em 2024 sejam integralmente comparticipadas, através do Orçamento de Estado, conforme valores solicitados por esta Administração Portuária no âmbito dos trabalhos preparatórios para a elaboração da Lei de Orçamento de Estado para 2024;
- O fornecimento de eletricidade ascenderá, em 2024, a 200 mil euros, correspondendo a mais 25 mil euros face ao estimado para 2023. A previsão para 2024 resulta do preço unitário previsto aplicado às estimativas de consumo para 2024;

- A consultoria de apoio à elaboração de candidaturas no âmbito do PRR (25 mil euros), o Estudo de viabilidade para a concessão e ampliação na Marina no Porto da Figueira da Foz (49 mil euros), a elaboração de um plano diretor do Porto da Figueira da Foz (25 mil euros), a realização de diversas medidas que visam melhorar a cibersegurança dos sistemas de informação (45 mil euros) e a aquisição de serviços de medição de marés e meteorologia, fundamentais para o apoio à navegação (25 mil euros), inscritos na rubrica “Trabalhos Especializados”; e
- Os gastos com o aluguer operacional de veículos (AOV), inscritos na rubrica “Rendas e Alugueres”.

Relativamente à evolução dos **gastos com o pessoal**, o seu detalhe encontra-se apresentado no ponto 3.3 do presente documento.

No que concerne à **Imparidade de Dívidas a Receber**, considerou-se, atento o histórico, 3,00% dos rendimentos de exploração portuária, de ocupações, de concessões e dos fornecimentos de água e energia. Adicionalmente, reconheceu-se a reversão de uma imparidade de uma dívida a receber de um cliente, cujo plano de pagamentos acordado prevê o recebimento do montante em dívida em 150 prestações mensais (1.043.924 euros) e 96 prestações mensais (580.638 euros).

Ressalta-se ainda que, a rubrica de **Outros Gastos** inclui:

- o reconhecimento de 5% dos rendimentos relativos à exploração portuária, excluídos dos rendimentos dos serviços de pilotagem, entregues à:
 - o Direção Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), 3%, nos termos da Portaria n.º 184/2013, de 16 de maio;
 - o AMT, 2%, nos termos do Despacho n.º 11317/2016, de 21 de setembro; e
- os impactos do reconhecimento da imparidade sobre os ativos fixos tangíveis e intangíveis da APFF, S.A..

5.3. Demonstração de Resultados Previsional

As projeções económico-financeiras para 2024, apresentadas anteriormente, resultam na seguinte formação de resultados previsionais.

| | Valores em euros | | | | |
|--|------------------|------------|------------|-------------|--------|
| | Real | Estimado | Previsto | 2024 / 2023 | |
| | 2022 | 2023 | 2024 | € | % |
| Rendimentos Operacionais (a) | 5 508 604 | 6 109 212 | 7 134 281 | 1 025 068 | 17% |
| Exploração Portuária | 1 491 175 | 2 638 693 | 2 920 583 | 281 890 | 11% |
| Outros Rendimentos | 2 882 078 | 2 105 871 | 2 213 697 | 107 827 | 5% |
| Subsídios à exploração | 1 135 351 | 1 364 649 | 2 000 000 | 635 351 | 47% |
| Gastos Operacionais (b) | 4 272 327 | 5 648 890 | 5 477 251 | -171 639 | -3% |
| Fornecimentos e Serviços Externos | 2 257 422 | 3 393 879 | 3 239 420 | -154 460 | -5% |
| Gastos com o Pessoal | 1 665 156 | 1 780 736 | 1 769 964 | -10 772 | -1% |
| Imparidade de Dívidas a Receber | -282 496 | -26 404 | -13 700 | 12 704 | -48% |
| Provisões | 290 800 | 0 | 0 | 0 | -100% |
| Outros Gastos e Perdas | 341 444 | 500 678 | 481 567 | -19 111 | -4% |
| EBTIDA (c) = (a)-(b) | 1 236 277 | 460 323 | 1 657 030 | 1 196 707 | 260% |
| Gastos com depreciações e amortizações (d) | 3 575 180 | 3 484 482 | 3 483 193 | -1 289 | 0% |
| Imparidade sobre ativos (e) | -2 676 346 | -2 367 657 | -1 200 239 | 1 167 417 | -49% |
| Resultado Operacional (f) = (c)+(d)+(e) | 337 443 | -656 503 | -625 924 | 30 579 | -5% |
| Resultado financeiro (g) | 21 988 | 35 746 | 116 667 | 80 921 | 226% |
| Resultado Antes de Impostos (h) = (f) + (g) | 359 431 | -620 757 | -509 257 | 111 500 | -18% |
| Imposto sobre rendimento (corrente e diferido) (i) | -28 773 | -12 058 | 200 392 | 212 450 | -1762% |
| Resultado Líquido do Período (j) = (h) + (i) | 330 658 | -632 815 | -308 865 | 323 950 | -51% |
| Resultado Líquido do Período s/ efeito da imparidade | -2 083 626 | -2 621 445 | -1 372 928 | 1 248 516 | -48% |

Para 2024 o **EBITDA** ascenderá a 1,657 milhões de euros, mais 1,197 milhões de euros face ao estimado para 2023, decorrente, sobretudo, do aumento dos rendimentos operacionais, conforme detalhadamente apresentado no ponto anterior do presente documento.

Por seu turno prevê-se, para 2024, que o **Resultado Operacional**, apesar de negativo em 626 mil euros, registre uma melhoria, de 31 mil euros, face ao valor estimado para 2023. O registo de um resultado operacional negativo decorre, sobretudo, do peso dos gastos com depreciações e amortizações (3,483 milhões de euros), sobre o EBITDA gerado no exercício (1,657 milhões de euros), o que, de acordo com os normativos contabilísticos em vigor, implica a realização de um teste de imparidade sobre os ativos fixos tangíveis e

intangíveis que servem de suporte à atividade APFF, S.A.. Da realização deste teste de imparidade resulta evidente a necessidade de reconhecimento de uma imparidade pelo facto da quantia escriturada dos ativos não ser recuperável pelos fluxos de caixa gerados. Com efeito, e de acordo com a metodologia adotada pela APFF, S.A. a qual reconhece a imparidade a partir do momento em que os ativos entram em exploração, influenciando significativamente o valor da imparidade a reconhecer ao longo dos exercícios, perspectiva-se, em 2024, que a reversão ascenda a 1,200 milhões de euros, menos 1,167 milhões de euros face ao estimado para 2023.

Em 2024 perspectiva-se que o **Resultado Líquido do Período** seja negativo em 309 mil euros, mais 324 mil euros face ao estimado para 2023. Importa destacar o contributo do subsídio à exploração (2 milhões de euros), previsto receber ao abrigo da LOE para a realização de dragagens de manutenção no Porto da Figueira da Foz, para o equilíbrio económico da APFF, S.A., sem o qual o Resultado Líquido do Período seria negativo em 2,309 milhões de euros.

Por último refira-se que, atento o ciclo de investimento que esta Administração Portuária prevê para o triénio 2024-2026, não se perspectiva a distribuição de dividendos à empresa detentora da totalidade do seu capital social (APA, S.A.) privilegiando-se o reinvestimento dos resultados líquidos no aumento da capacidade do porto para a receção de navios de maior capacidade.

Em face do exposto, apresentam-se, na tabela seguinte, os indicadores económicos para o período 2022 a 2024.

| | | Real 2022 | Estimado 2023 | Previsto 2024 |
|--|--|--------------|------------------|------------------|
| EBITDA Ajustado | EBITDA - Imparidade Ativos - Provisões - Imputação subsídios ao investimento | 1 111 263 | 415 609 | 1 615 976 |
| Volume de Negócios | Rendimentos Exploração + Rendimentos Suplementares | 3 984 131 | 4 322 993 | 4 746 467 |
| Margem EBITDA | EBITDA Ajustado / Volume de Negócios | 28% | 10% | 34% |
| Margem EBIT | EBIT / Volume de Negócios | 8,5% | -15,2% | -13,2% |
| Rentabilidade dos Capitais Próprios | RLP / Capitais Próprios | 2% | -4% | -2% |

Acresce, ainda, referir que, decorrente da metodologia adotada para o reconhecimento da imparidade sobre os ativos fixos tangíveis e intangíveis, supra apresentada, em 2026, com a conclusão da empreitada de “Melhoria da Acessibilidade Marítimas do Porto da Figueira da Foz”, regista-se um reforço da perda por imparidade em, aproximadamente, 20,6 milhões de euros, justificando, parcialmente, o Resultado Líquido do Período negativo previsto para 2026 (menos 24, 096 milhões de euros), devido ao facto desta

Administração Portuária considerar, ao longo do triénio 2024-2026, a manutenção da taxa de imparidade apurada com referência a 31 de dezembro de 2023, cujo teste não inclui os benefícios económicos gerados com a realização desse investimento, os quais serão considerados, no teste de imparidade, a realizar no momento da conclusão desse investimento.

5.4. Fluxos de Caixa Previsionais

Os pressupostos que suportam a elaboração da Demonstração de Fluxos de Caixa, são os seguintes:

| | Valores em euros | | | |
|---|------------------|---------|----------|---------|
| | Estimado | | Previsto | |
| | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
| Prazo Médio de Recebimentos (PMR) | 30 dias | 30 dias | 30 dias | 30 dias |
| Prazo Médio de Pagamentos (PMP) * | 30 dias | 30 dias | 30 dias | 30 dias |
| Imposto sobre Valor Acrescentado (IVA) Liquidado ** | 23% | 23% | 23% | 23% |
| IVA dedutível *** | 23% | 23% | 23% | 23% |
| Taxa Média de Aplicações Financeiras | 2,36% | 2,00% | 2,00% | 2,00% |
| Taxa Média de Financiamento | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% |

Notas:

* De acordo com a RCM n.º 34/2008, de 22 de fevereiro, com a alteração introduzida pelo Despacho n.º 9870/2009, de 13 de abril, bem como o Decreto-Lei n.º 65-A/2011, de 17 de maio;

** Considerámos a taxa de IVA de 23%, com exceção dos rendimentos de exploração portuária, que beneficia da sua maioria da isenção prevista da al. j) do n.º 1 do artigo 14.º do Código do IVA. Assim considerámos uma taxa média de IVA de 3%. Relativamente aos rendimentos de ocupação não considerámos a aplicação de IVA, atento o disposto no n.º 2, do artigo 2º do Código do IVA;

*** Considerámos a taxa de 23% para todas as aquisições de bens e serviços, exceto as inscritas no Plano de Investimentos e as dragagens de manutenção, cujo enquadramento em sede de IVA está previsto nos artigos 2.º n.º 1 j) e 19.º n.º 8 do CIVA.

Os **Fluxos de Caixa das Atividades Operacionais**, apresentados no quadro seguinte, evidenciam a entrada e saída de recursos financeiros da APFF, S.A., relativos à Exploração Portuária, aos Outros Rendimentos, Fornecimentos e Serviços Externos e Gastos com o Pessoal.

A rubrica de outros recebimentos/pagamentos relativos à atividade operacional inclui a liquidação/recebimento do IVA, o recebimento dos subsídios à exploração e o pagamento de outros devedores e credores, nomeadamente a entrega de 5% dos rendimentos de exploração portuária, excluídos dos serviços de pilotagem, à DGRM e à AMT.

| | Valores em euros | | | |
|--|------------------|-----------|-----------|-----------|
| | Estimado | | Previsto | |
| | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
| Fluxos de Caixa das Atividades Operacionais | | | | |
| Recebimento de clientes | 4 530 548 | 4 962 483 | 4 899 287 | 5 149 883 |

| | Valores em euros | | | |
|--|-------------------|------------------|----------------|----------------|
| | Estimado | | Previsto | |
| | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
| Pagamento a fornecedores | -3 921 688 | -3 511 913 | -2 717 599 | -3 038 350 |
| Pagamento ao pessoal | -1 771 411 | -1 809 964 | -1 805 243 | -1 739 062 |
| Caixa Gerada pelas Operações | -1 162 551 | -359 395 | 376 445 | 372 472 |
| Pagamento/recebimento do Imposto sobre o Rendimento | -550 | 0 | 0 | 0 |
| Outros recebimentos/pagamentos relativos à atividade operacional | 1 876 511 | 1 910 895 | -28 916 | -131 069 |
| Fluxos de Caixa das Atividades Operacionais | 713 411 | 1 551 500 | 347 529 | 241 403 |

Os **Fluxos de Caixa das Atividades de Investimento** evidenciam o pagamento dos investimentos inscritos no Plano de Investimentos (ver ponto 4. do presente documento) e o recebimento dos fundos comunitários previstos para a sua execução.

Esta Administração Portuária prevê aplicar, no triénio, os seus excedentes de tesouraria no IGCP, E.P.E., prevendo, auferir uma remuneração média de 2,00%.

| | Valores em euros | | | |
|---|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| | Estimado | | Previsto | |
| | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
| Pagamentos respeitantes a: | | | | |
| Ativos fixos tangíveis/intangíveis | -282 281 | -5 730 449 | -22 627 408 | -3 679 690 |
| Ativos tangíveis/intangíveis do período anterior | 0 | -190 426 | -198 726 | -2 038 971 |
| Ativos tangíveis/intangíveis do período | -282 281 | -5 540 023 | -22 428 682 | -1 640 719 |
| Outros ativos | -310 | 0 | 0 | 0 |
| Recebimentos provenientes de: | | | | |
| Ativos Fixos Tangíveis | 52 | 0 | 0 | 0 |
| Subsídios ao Investimento | 0 | 941 447 | 14 691 472 | 14 520 |
| Juros e rendimentos similares * | 102 688 | 116 667 | 80 000 | 0 |
| Fluxos de Caixa das Atividades de Investimento | -179 852 | -4 672 336 | -7 855 936 | -3 665 169 |

* Valor médio das aplicações financeiras em 2024: 5.833.333 €; Valor médio das aplicações financeiras em 2025: 4.000.000 €

No que respeita aos **Fluxos de Caixa das Atividades de Financiamento**, conforme apresentado no ponto 3.5., a APFF, S.A. prevê recorrer a financiamento bancário para financiar a realização do seu plano de investimentos, com um empréstimo concedido pela APA, S.A., no montante de 6.000.000 euros.

| | Valores em euros | | | |
|---|------------------|------|-----------|------|
| | Estimado | | Previsto | |
| | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
| Recebimentos provenientes de: | | | | |
| Financiamentos obtidos | 0 | 0 | 6 000 000 | 0 |
| Pagamentos respeitantes a: | | | | |
| Financiamentos obtidos | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Juros e gastos similares | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Fluxos de Caixa das Atividades de Financiamento | 0 | 0 | 6 000 000 | 0 |

Para 2024 perspectiva-se que os fluxos de caixa gerados no período sejam negativos em 3,121 milhões de euros, justificado pelo facto da atividade operacional não gerar fluxo de caixa suficiente para fazer face às atividades de investimento previstas para 2024. Nos dois exercícios seguintes, 2025 e 2026, decorrente da previsão não incluir, prudentemente, o recebimento de subsídios à exploração (2 milhões de euros) e o esforço financeiro associado à execução do plano de investimentos, os fluxos de caixa gerados nesses exercícios serão negativos em, respetivamente, 1,508 milhões de euros e 3,424 milhões de euros.

| | Valores em euros | | | |
|--|------------------|------------|------------|------------|
| | Estimado | | Previsto | |
| | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
| Varição de caixa e seus equivalentes | 533 559 | -3 120 835 | -1 508 407 | -3 423 767 |
| Caixa e seus equivalentes no início do período | 8 296 358 | 8 829 917 | 5 709 081 | 4 200 674 |
| Caixa e seus equivalentes no fim do período | 8 829 917 | 5 709 081 | 4 200 674 | 776 907 |

5.4.1. Empréstimo concedido pela APA, S.A.

A APFF, S.A. para a realização do investimento de “*Melhoria das acessibilidades marítimas e infraestruturas portuárias do Porto da Figueira da Foz*”, estimado em 22,950 milhões de euros, dos quais 9,5 milhões de euros serão financiados por fundos comunitários, 4,4 milhões por empresas privadas que atualmente operam no Porto da Figueira da Foz e o remanescente, 9,050 milhões de euros, por fundos próprios, irá, considerando os meios financeiros libertos previstos no triénio 2024-2026, necessitar, em 2025, de um financiamento até ao montante máximo de 6.000.000 euros. Importa salientar que, atenta a postura conservadora desta Administração Portuária relativamente ao reconhecimento, nos exercícios de 2025 e 2026, de eventuais subsídios à exploração para fazer face às dragagens de manutenção, o montante máximo a financiar poderá ser reduzido na exata medida dos subsídios à exploração a receber.

Assim, no PAO para o triénio 2024-2026, consideraram-se os seguintes pressupostos, associados ao serviço de dívida:

- Mutuante: APA – Administração do Porto de Aveiro, S.A.
- Montante máximo financiamento: 6.000.000 euros
- Data Início: 01/01/2025
- Maturidade: 24 anos
- Período de carência de capital: 3 anos
- Prestações: 42 prestações semestrais iguais e sucessivas, vencendo-se a primeira a 01-01-2028
- Taxa Juro: 0 %
- Spread: 0 %

5.5. Balanço Previsional

De acordo com os pressupostos anteriormente apresentados a situação patrimonial da APFF, S.A., no final de 2024, apresenta-se no quadro seguinte.

| | Valores em euros | | | | |
|---------------------------|------------------|------------|------------|-------------|------|
| | Real | Estimado | Previsto | 2024 / 2023 | |
| | 2022 | 2023 | 2024 | € | % |
| Ativo não corrente | 9 985 625 | 9 242 239 | 12 698 035 | 3 455 796 | 37% |
| Ativo corrente | 9 950 559 | 9 815 096 | 6 611 620 | -3 203 476 | -33% |
| Clientes | 717 133 | 848 730 | 742 028 | -106 703 | -13% |
| Disponibilidades | 8 296 358 | 8 829 917 | 5 709 081 | -3 120 835 | -35% |
| Outros | 937 068 | 136 449 | 160 511 | 24 062 | 18% |
| Ativo | 19 936 184 | 19 057 335 | 19 309 655 | 252 320 | 1% |
| Capital Próprio | 18 222 699 | 17 701 064 | 18 260 004 | 558 940 | 3% |
| Passivo não corrente | 290 800 | 290 800 | 290 800 | 0 | 0% |
| Passivo Corrente | 1 422 685 | 1 065 471 | 758 851 | -306 620 | -29% |
| Fornecedores | 309 210 | 396 631 | 202 884 | -193 747 | -49% |
| Outros | 1 113 475 | 668 840 | 555 967 | -112 873 | -17% |
| Capital Próprio e Passivo | 19 936 184 | 19 057 335 | 19 309 655 | 252 320 | 1% |

Das variações patrimoniais projetadas sublinham-se as seguintes:

- A ativo não corrente aumentará 3,456 milhões de euros, justificado pela realização do plano de investimentos (mais 5,738 milhões de euros, face ao estimado para 2023), pelo reconhecimento das depreciações e amortizações do exercício (menos 3,483 milhões de euros face ao estimado para 2023) e pela reversão da perda por imparidade sobre ativos fixos tangíveis e intangíveis (mais 1,200 milhões de euros);
- A ativo corrente diminuirá 3,203 milhões de euros, justificado pela diminuição das disponibilidades financeiras, menos 3,121 milhões de euros, decorrente do esforço financeiro necessário para a realização do plano de investimentos;
- O capital próprio aumentará 559 mil euros justificado, essencialmente, pela melhoria do resultado líquido do exercício previsto para 2024, face à estimativa para 2023, em 324 mil euros e pelos subsídios ao investimento (mais 698 mil euros face ao estimado em 2023) os quais são registados, no momento do seu recebimento, no capital próprio, e deduzidos à medida que os ativos a eles associados são depreciados; e

- O passivo corrente diminuirá 307 mil euros, justificado pela diminuição dos valores a pagar a fornecedores (menos 194 mil euros).

De acordo com a evolução projetada, a situação patrimonial da APFF, S.A. apresenta, na tabela seguinte, os seguintes rácios.

| | | Real 2022 | Estimado 2023 | Previsto 2024 |
|-----------------------------|-----------------------------------|--------------|------------------|------------------|
| Autonomia Financeira | Capitais Próprios / Ativo | 0,91 | 0,93 | 0,95 |
| Capacidade de Endividamento | Passivo Corrente / Passivo Total | 0,83 | 0,79 | 0,72 |
| Solvabilidade | Capitais Próprios / Passivo Total | 10,63 | 13,05 | 17,40 |
| Liquidez Geral | Ativo Corrente / Passivo Corrente | 6,99 | 9,21 | 8,71 |

No que concerne à liquidez geral estima-se, em 2024, que o ativo corrente represente cerca de 8,71 vezes o passivo corrente, melhorando, significativamente, face aos valores estimados para 2023, devido à diminuição das dívidas a fornecedores.

Em relação à solvabilidade destaca-se o aumento, previsto para 2024 face ao estimado para 2023, em mais de 4,35 vezes, representando uma melhoria na capacidade da APFF, S.A. em liquidar os seus compromissos.

Analisando os restantes indicadores, autonomia financeira e capacidade de endividamento, prevê-se, em 2024, que estes se mantenham relativamente iguais aos estimado em 2023, denotando a robustez patrimonial da APFF, S.A..

6. Contrato de Serviço Público

Não aplicável, porquanto a prestação de Serviço Público pela APFF, S.A. não é remunerada pelo Estado, pelo que inexistente contrato previsto no n.º 3 do artigo 48.º do RJSPE.

7. Quadro síntese de autorizações requeridas

De acordo com o Despacho n.º 324/2023 – SET, de 3 de agosto de 2023, referente às “Instruções para a elaboração dos Planos de Atividade e Orçamento para 2024-2026, incluindo o Plano de Investimentos, das empresas públicas não financeiras, reclassificadas e não reclassificadas, do Setor Empresarial do Estado”, a APFF, S.A., tal como apresentado ao longo do presente documento, sumariza, infra, as autorizações necessárias conceder e que deverão ser objeto de análise.

| Autorizações necessárias | Fundamentação | Normativo Aplicável | Página PAO |
|--|--|--|---------------|
| Recrutamento de um técnico administrativo | Consultar o Anexo 8 | Art. 131.º do DLEO 2023; Despacho n.º 324/2023-SET | Ponto 3.3. |
| Substituição de colaboradores | Consultar o Anexo 8 | Art. 132.º do DLEO 2023; Despacho n.º 324/2023-SET | Ponto 3.3. |
| Rácio de eficiência operacional alternativo | Permitir ajustar o impacto das dragagens de manutenção, considerando o valor anualizado dos últimos 4 anos, bem como excluir, do volume de negócios o impacto das atividades concessionadas. | N.º 3 do Art. 133.º DLEO 2023; Despacho n.º 324/2023-SET | Ponto 3.4.1. |
| Autorizar que os gastos com a contratação de estudos, pareceres, projetos e consultoria ascendam, em 2024, a 74 mil euros, mais 72 mil euros face ao estimado para 2023. | Consultar o Anexo 9. | N.º 4 do Art. 133.º DLEO 2023 | Ponto 3.4.3.1 |
| Financiamento | Empréstimo a conceder pela APA, S.A., até ao montante máximo de 6.000.000 € para financiamento do projeto “Melhoria das acessibilidades marítimas e das infraestruturas do Porto da Figueira da Foz” | N.º 4 do Art. 29.º do DL 133/2013, de 03/10 | Ponto 3.5. |
| Realização de investimentos de valor superior a 10% do Capital Social | Ver lista de investimentos infra. | Al. g) do n.º 2 do Art. 9.º dos Estatutos da APFF, S.A. | Ponto 4. |

Investimentos de valor superior a 10 % do Capital Social

| | Valores em milhares de euros | | | | | | | | |
|--|------------------------------|-------|--------|------|-----------|--------|---------|-----------|---------|
| | Até 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | Após 2027 | Total | F. Com. | F. Priva. | F. APFF |
| Empreitada de melhoria das acessibilidades marítimas e das infraestruturas * | 0 | 1 150 | 21 800 | 0 | 0 | 22 950 | 9 500 | 4 400 | 9 050 |
| Construção de sistema de armazenagem de energias renováveis | 0 | 0 | 400 | 760 | 0 | 1 160 | 0 | 0 | 1 160 |

* Investimento autorizado em Assembleia Geral realizada a 22 de dezembro de 2022.

8. Nota Final

O Conselho de Administração da APFF, S.A. considera que o presente documento cumpre com as linhas orientadoras para o triénio 2024-2026.

Figueira da Foz, 22 de setembro de 2023

O Conselho de Administração,

(Eduardo Feio)

(Carlos Monteiro)

(Andreia Queirós)

9. Anexos

| | |
|--------------------------|--|
| Anexo 1 | Pedido de autorização para adotar um indicador alternativo para medir a otimização da estrutura de gastos operacionais, nos termos dos números 1 e 2 do Artigo 158.º do DLEO 2019 |
| Anexo 2 | Demonstração dos Resultados por Naturezas de 2022, de 2023 (previstos no PAO 2023 e real) e previsionais de 2024, 2025 e 2026 |
| Anexo 3 | Balanço de 2022, de 2023 (previstos no PAO 2023 e real) e previsionais de 2024, 2025 e 2026 |
| Anexo 4 | Demonstração dos Fluxos de Caixa 2022, de 2023 (previstos no PAO 2023 e real) e previsionais de 2024, 2025 e 2026 |
| Anexo 5 | Gastos Operacionais Previsionais de 2022, de 2023 (previstos no PAO 2023 e real) e previsionais de 2024, 2025 e 2026 |
| Anexo 6 | Plano de Investimentos e Estrutura de Financiamento de 2022, de 2023 (previstos no PAO 2023 e real) e previsionais de 2024, 2025 e 2026 |
| Anexo 7 | Quadros Despacho n.º 324/2023-SET, de 03 de agosto |
| Anexo 8 | Análise custo-benefício dos gastos operacionais |
| Anexo 9 | Análise custo-benefício dos Conjunto dos encargos com deslocações, ajudas de custo e alojamento, os associados à frota automóvel e com contratação de estudos, pareceres, projetos e consultoria |
| Anexo 10 | Memória descritiva e justificativa do “Projeto Melhoria das Acessibilidades Marítimas e Infraestruturas do Porto da Figueira da Foz” |
| Anexo 11 | Planeamento financeiro da APFF, S.A. para o triénio 2024-2026, para atividade operacional de investimento |

ANEXO 1

Pedido de autorização para adotar um indicador alternativo para medir a otimização da estrutura de gastos operacionais, nos termos dos números 1 e 2 do Artigo 158.º do DLEO 2019



Exmo. Senhor

Chefe de Gabinete de Sua Exa. o Ministro das Finanças,

Av. Infante D. Henrique, n.º 1

1 149 – 009 LISBOA

| Local/ Data | Nº Referência | S/ Referência | S/ Data |
|--|--------------------------|---------------|---------|
| Forte da Barra, 24 de setembro de 2021 | Nº 029_SG Pº H.5.2022 | | |

Assunto: Gastos operacionais das empresas do Sector Empresarial do Estado
Aplicação dos números 1 e 2 do artigo 158.º do DLEO 2019

Exmo. Senhor,

Estimado Dr. Carlos Alberto Duranque,

A 17 de junho de 2018, nos termos e para os efeitos previstos nos n.ºs 1 e 2 do artigo 145.º do Decreto-Lei n.º 33/2018, de 15 de maio (Decreto-Lei de Execução Orçamental (DLEO) 2018), a APA – Administração do Porto de Aveiro, S.A. (APA, S.A.) e a APFF – Administração do Porto da Figueira da Foz, S.A. (APFF, S.A.) solicitaram, indicador alternativo para medir a otimização da estrutura de gastos operacional, consubstanciado no rácio gastos operacionais sobre o volume de negócios, corrigido dos rendimentos relativos a atividades descontinuadas e dos encargos decorrentes da anualização dos gastos com conservação e reparação.

Tal proposta de indicador foi analisada pela Unidade Técnica de Acompanhamento e Monitorização do Setor Empresarial do Estado (UTAM) e obteve os seguintes pareceres:

APA, S.A.:

“Em termos gerais, a fundamentação apresentada pela empresa é adequada. No entanto, e para efeitos comparativos, entende-se não ser suscetível de aceitação a anualização das despesas com conservação e reparação relacionadas com infraestruturas e equipamentos, mas tão só a relativa às dragagens de manutenção” (relatório de análise n.º 261/2018, de 17 de setembro);

APFF, S.A.:

“(…) entende-se ser de aceitar a anualização apenas das despesas relativas às dragagens de manutenção.” (relatório de análise n.º 296/2018, de 30 de outubro).

Entretanto, a 29 de outubro de 2018 e a 4 de dezembro de 2018, Sua Excelência o Secretário de Estado do Tesouro (SET), através dos Despachos n.º 830/18-SET, relativo à APA, S.A., e n.º 959/18-SET, relativo à APFF, S.A., concordou com a adoção de tal indicador alternativo para quantificar a evolução da eficiência operacional de ambas as Administrações Portuárias.

Analisado, o rácio dos gastos operacionais sobre o volume de negócios que resultaria da aplicação do DLEO e o indicador alternativo autorizado por SE o SET, para os anos de 2018 a 2020, conclui-se que a exclusão dos efeitos extraordinários permite uma leitura mais fidedigna da eficiência operacional das empresas.

| | 2018 | 2019 | 2020 (e) |
|--|--------|---------|----------|
| APA, S.A. | | | |
| Eficiência Operacional – Indicador do DLEO | 46,87% | 56,83% | 61,04% |
| Eficiência Operacional – Indicador alternativo | 55,69% | 58,18%* | 51,81% |
| APFF, S.A. | | | |
| Eficiência Operacional – Indicador do DLEO | 89,53% | 110,50% | 76,03% |
| Eficiência Operacional – Indicador alternativo | 87,88% | 84,09% | 81,14% |

* O aumento registado em 2019, face a 2018, é justificado, essencialmente, pela diminuição do movimento portuário (menos 353 mil euros de rendimentos) e pela nomeação de novos órgãos sociais (mais 150 mil euros nos gastos com o pessoal).

Realça-se que o atual enquadramento legal sobre a eficiência operacional previsto no Decreto-Lei n.º 84/2019, de 28 de junho (DLEO 2019), em vigor, permite, no número 2 do artigo 158.º, à semelhança do DLEO 2018, que os membros do Governo responsáveis pela área das finanças e pela respetiva área setorial autorizem outro indicador para medir a otimização da estrutura de gastos operacionais em 2019, o qual deve ser mantido, pelo menos, nos exercícios de 2020 e 2021.

Por outro lado, é exetável que os fundamentos que motivaram, em 2018, o pedido de autorização para adoção de um indicador alternativo se mantenham até 2023, designadamente, no que diz respeito à **anualização dos gastos com dragagens de manutenção**, dado que se prevê:

- O aumento do custo previsto para o triénio 2022-2024 decorrente da revogação da isenção de imposto sobre os produtos petrolíferos utilizados em operações de dragagem em portos e vias navegáveis¹, imposta pela Lei do Orçamento de Estado 2021, aprovada pela Lei n.º 75-B/2020, de 31 de dezembro;
- A manutenção dos gastos com dragagens de manutenção, não previsíveis com grande fiabilidade, indispensáveis para assegurar as condições de navegabilidade em segurança e, bem assim assegurar o cumprimento dos objetivos de aumento do movimento portuário.

¹ Alínea h) do número 1 do artigo 89.º do Código dos Impostos Especiais de Consumo (CIEC)

O peso dos gastos com dragagens de manutenção nos fornecimentos e serviços externos da APA, S.A. e da APFF, S.A. ascende, em média (2018-2023), a 30% e 52%, respetivamente, conforme se demonstra na tabela infra.

| | Valores em euros | | | | | |
|-------------------|------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 (e) | 2022 (p) | 2023 (p) |
| APA, S.A. | | | | | | |
| FSE (1) | 2 902 998 | 2 653 679 | 3 117 229 | 2 647 249 | 3 966 742 | 3 687 916 |
| Dragagens (2) | 751 602 | 263 925 | 1 269 197 | 669 903 | 1 714 800 | 1 276 000 |
| (2) / (1) | 26% | 10% | 41% | 25% | 43% | 35% |
| APFF, S.A. | | | | | | |
| FSE (1) | 1 527 200 | 2 601 047 | 1 281 966 | 2 069 712 | 2 330 723 | 1 426 680 |
| Dragagens (2) | 739 213 | 1 820 835 | 522 272 | 1 055 279 | 1 372 636 | 540 000 |
| (2) / (1) | 48% | 70% | 41% | 51% | 59% | 38% |

Legenda: (e) – estimativa; (p) – previsão; FSE – Fornecimentos e Serviços Externos

Relativamente aos **rendimentos das atividades descontinuadas** importa realçar que não se prevê até 2023 alterações do modelo de exploração económica em ambas as Administrações Portuárias.

Em face do que antecede, solicita-se a Sua Exa. o Ministro das Finanças, nos termos e para os efeitos do n.º 2 do artigo 158.º do DLEO 2019, em vigor, autorização para aferir a eficiência operacional, de ambas as Administrações Portuárias, nos exercícios de 2021, 2022 e 2023, através do indicador alternativo utilizado nos anos de 2018, 2019 e 2020, em concreto, rácio dos gastos operacionais sobre o volume de negócios, corrigido dos rendimentos relativos a atividades descontinuadas e da anualização, dos gastos com dragagens de manutenção, por um período de 4 anos.

Mais cumpre informar que na presente data, foi remetido similar ofício à Chefe de Gabinete de Sua Excelência o Ministro das Infraestruturas e Habitação.

Com os melhores cumprimentos, *e elevada consideração.*

A Presidente do Conselho de Administração,



(Fátima Lopes Alves)

PP/AQ

Exma. Senhora
 Chefe de Gabinete de Sua Excelência o
 Ministro das Infraestruturas e Habitação

Av. Barbosa du Bocage, 5 - 2.º

1049 - 039 LISBOA

| Local/ Data | Nº Referência | S/ Referência | S/ Data |
|--|--------------------------|---------------|---------|
| Forte da Barra, 24 de setembro de 2021 | Nº 030_SG Pº H.5.2022 | | |

Assunto: Gastos operacionais das empresas do Sector Empresarial do Estado
 Aplicação dos números 1 e 2 do artigo 158.º do DLEO 2019

Exma. Senhora,



A 17 de junho de 2018, nos termos e para os efeitos previstos nos n.ºs 1 e 2 do artigo 145.º do Decreto-Lei n.º 33/2018, de 15 de maio (Decreto-Lei de Execução Orçamental (DLEO) 2018), a APA – Administração do Porto de Aveiro, S.A. (APA, S.A.) e a APFF – Administração do Porto da Figueira da Foz, S.A. (APFF, S.A.) solicitaram, indicador alternativo para medir a otimização da estrutura de gastos operacional, consubstanciado no rácio gastos operacionais sobre o volume de negócios, corrigido dos rendimentos relativos a atividades descontinuadas e dos encargos decorrentes da anualização dos gastos com conservação e reparação.

Tal proposta de indicador foi analisada pela Unidade Técnica de Acompanhamento e Monitorização do Setor Empresarial do Estado (UTAM) e obteve os seguintes pareceres:

APA, S.A.:

“Em termos gerais, a fundamentação apresentada pela empresa é adequada. No entanto, e para efeitos comparativos, entende-se não ser suscetível de aceitação a anualização das despesas com conservação e reparação relacionadas com infraestruturas e equipamentos, mas tão só a relativa às dragagens de manutenção” (relatório de análise n.º 261/2018, de 17 de setembro);

APFF, S.A.:

“(…) entende-se ser de aceitar a anualização apenas das despesas relativas às dragagens de manutenção.” (relatório de análise n.º 296/2018, de 30 de outubro).

Entretanto, a 29 de outubro de 2018 e a 4 de dezembro de 2018, Sua Excelência o Secretário de Estado do Tesouro (SET), através dos Despachos n.º 830/18-SET, relativo à APA, S.A., e n.º 959/18-SET, relativo à APFF, S.A., concordou com a adoção de tal indicador alternativo para quantificar a evolução da eficiência operacional de ambas as Administrações Portuárias.

Analisado, o rácio dos gastos operacionais sobre o volume de negócios que resultaria da aplicação do DLEO e o indicador alternativo autorizado por SE o SET, para os anos de 2018 a 2020, conclui-se que a exclusão dos efeitos extraordinários permite uma leitura mais fidedigna da eficiência operacional das empresas.

| | 2018 | 2019 | 2020 (e) |
|--|--------|---------|----------|
| APA, S.A. | | | |
| Eficiência Operacional – Indicador do DLEO | 46,87% | 56,83% | 61,04% |
| Eficiência Operacional – Indicador alternativo | 55,69% | 58,18%* | 51,81% |
| APFF, S.A. | | | |
| Eficiência Operacional – Indicador do DLEO | 89,53% | 110,50% | 76,03% |
| Eficiência Operacional – Indicador alternativo | 87,88% | 84,09% | 81,14% |

* O aumento registado em 2019, face a 2018, é justificado, essencialmente, pela diminuição do movimento portuário (menos 353 mil euros de rendimentos) e pela nomeação de novos órgãos sociais (mais 150 mil euros nos gastos com o pessoal).

Realça-se que o atual enquadramento legal sobre a eficiência operacional previsto no Decreto-Lei n.º 84/2019, de 28 de junho (DLEO 2019), em vigor, permite, no número 2 do artigo 158.º, à semelhança do DLEO 2018, que os membros do Governo responsáveis pela área das finanças e pela respetiva área setorial autorizem outro indicador para medir a otimização da estrutura de gastos operacionais em 2019, o qual deve ser mantido, pelo menos, nos exercícios de 2020 e 2021.

Por outro lado, é exetável que os fundamentos que motivaram, em 2018, o pedido de autorização para adoção de um indicador alternativo se mantenham até 2023, designadamente, no que diz respeito à **anualização dos gastos com dragagens de manutenção**, dado que se prevê:

- O aumento do custo previsto para o triénio 2022-2024 decorrente da revogação da isenção de imposto sobre os produtos petrolíferos utilizados em operações de dragagem em portos e vias navegáveis¹, imposta pela Lei do Orçamento de Estado 2021, aprovada pela Lei n.º 75-B/2020, de 31 de dezembro;
- A manutenção dos gastos com dragagens de manutenção, não previsíveis com grande fiabilidade, indispensáveis para assegurar as condições de navegabilidade em segurança e, bem assim assegurar o cumprimento dos objetivos de aumento do movimento portuário.

¹ Alínea h) do número 1 do artigo 89.º do Código dos Impostos Especiais de Consumo (CIEC))

O peso dos gastos com dragagens de manutenção nos fornecimentos e serviços externos da APA, S.A. e da APFF, S.A. ascende, em média (2018-2023), a 30% e 52%, respetivamente, conforme se demonstra na tabela infra.

| | Valores em euros | | | | | |
|-------------------|------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 (e) | 2022 (p) | 2023 (p) |
| APA, S.A. | | | | | | |
| FSE (1) | 2 902 998 | 2 653 679 | 3 117 229 | 2 647 249 | 3 966 742 | 3 687 916 |
| Dragagens (2) | 751 602 | 263 925 | 1 269 197 | 669 903 | 1 714 800 | 1 276 000 |
| (2) / (1) | 26% | 10% | 41% | 25% | 43% | 35% |
| APFF, S.A. | | | | | | |
| FSE (1) | 1 527 200 | 2 601 047 | 1 281 966 | 2 069 712 | 2 330 723 | 1 426 680 |
| Dragagens (2) | 739 213 | 1 820 835 | 522 272 | 1 055 279 | 1 372 636 | 540 000 |
| (2) / (1) | 48% | 70% | 41% | 51% | 59% | 38% |

Legenda: (e) – estimativa; (p) – previsão; FSE – Fornecimentos e Serviços Externos

Relativamente aos **rendimentos das atividades descontinuadas** importa realçar que não se prevê até 2023 alterações do modelo de exploração económica em ambas as Administrações Portuárias.

Em face do que antecede, solicita-se a Sua Exa. o Ministro das Finanças, nos termos e para os efeitos do n.º 2 do artigo 158.º do DLEO 2019, em vigor, autorização para aferir a eficiência operacional, de ambas as Administrações Portuárias, nos exercícios de 2021, 2022 e 2023, através do indicador alternativo utilizado nos anos de 2018, 2019 e 2020, em concreto, rácio dos gastos operacionais sobre o volume de negócios, corrigido dos rendimentos relativos a atividades descontinuadas e da anualização, dos gastos com dragagens de manutenção, por um período de 4 anos.

Mais cumpre informar que na presente data, foi remetido similar ofício ao Chefe de Gabinete de Sua Exa. o Ministro das Finanças.

Com os melhores cumprimentos, *e elevado carinho*

A Presidente do Conselho de Administração,



(Fátima Lopes Alves)

PP/AQ

ANEXO 2

Demonstração dos Resultados por Naturezas de 2022, de 2023 (previstos no PAO 2023 e real) e previsionais de 2024, 2025 e 2026

DEMONSTRAÇÃO INDIVIDUAL DOS RESULTADOS POR NATUREZAS

Unidade

| Rendimentos e Gastos | Notas | 2022 | 2023 | 2023 | 1ºT2024 | 2ºT2024 | 3ºT2024 | 4ºT2024 | 2024 | 2025 | 2026 |
|---|-------|--------------------|--------------------|--------------------|------------------|------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|---------------------|
| | | Execução | PAO | Estimativa | Previsão | Previsão | Previsão | Previsão | Previsão | Previsão | Previsão |
| Prestações de serviços | | 1 491 175 € | 2 998 437 € | 2 638 693 € | 825 109 € | 1 556 923 € | 2 279 407 € | 2 920 583 € | 2 920 583 € | 2 901 786 € | 3 148 044 € |
| Transferências e subsídios correntes à exploração obtidos | | 1 135 351 € | 1 364 649 € | 1 364 649 € | - € | 1 085 000 € | 1 674 000 € | 2 000 000 € | 2 000 000 € | - € | - € |
| Fornecimentos e serviços externos | - | 2 257 422 € | 3 645 202 € | 3 393 879 € | 279 926 € | 1 661 802 € | 2 656 261 € | 3 239 420 € | 3 239 420 € | 2 630 270 € | 2 950 584 € |
| Gastos com pessoal | - | 1 665 156 € | 1 789 091 € | 1 780 736 € | 453 201 € | 907 830 € | 1 345 733 € | 1 769 964 € | 1 769 964 € | 1 765 243 € | 1 699 062 € |
| Imparidades de inventários (perdas/reversões) | - | - € | - € | - € | - € | - € | - € | - € | - € | - € | - € |
| Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões) | - | 282 496 € | 40 745 € | 26 404 € | 1 005 € | 4 578 € | 7 958 € | 13 700 € | 13 700 € | 16 793 € | 8 662 € |
| Provisões (aumentos/reduções) | - | 290 800 € | - € | - € | - € | - € | - € | - € | - € | - € | - € |
| Outros rendimentos e ganhos | - | 2 882 078 € | 2 045 279 € | 2 105 871 € | 538 903 € | 1 085 466 € | 1 647 817 € | 2 213 697 € | 2 213 697 € | 2 090 760 € | 2 441 367 € |
| Outros gastos e perdas | - | 341 444 € | 522 343 € | 500 678 € | 125 431 € | 245 182 € | 364 563 € | 481 567 € | 481 567 € | 447 909 € | 748 813 € |
| Resultado antes de depreciações e gastos de financiamento (EBITDA) | | 1 236 277 € | 492 474 € | 460 323 € | 506 459 € | 917 154 € | 1 242 626 € | 1 657 030 € | 1 657 030 € | 165 917 € | 199 613 € |
| Gastos / reversões de depreciação e amortização | - | 3 575 180 € | 3 666 238 € | 3 484 482 € | 858 984 € | 1 726 229 € | 2 598 432 € | 3 483 193 € | 3 483 193 € | 3 559 661 € | 3 620 600 € |
| Imparidade de investimentos depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões) | - | 2 676 346 € | 1 956 714 € | 2 367 657 € | 705 042 € | 1 216 326 € | 1 648 638 € | 1 200 239 € | 1 200 239 € | 1 828 117 € | 20 660 097 € |
| Resultado operacional (EBIT) | | 337 443 € | 1 217 050 € | 656 503 € | 352 517 € | 407 251 € | 292 832 € | 625 924 € | 625 924 € | 1 565 627 € | 24 081 085 € |
| Resultado operacional líquido de provisões, imparidades e correções de justo valor | | 2 359 337 € | 2 838 021 € | 2 681 597 € | 256 163 € | 680 948 € | 1 159 883 € | 1 571 452 € | 1 571 452 € | 3 063 855 € | 2 845 830 € |
| Juros e rendimentos similares obtidos | | 21 988 € | - € | 35 746 € | 40 000 € | 75 000 € | 100 000 € | 116 667 € | 116 667 € | 80 000 € | - € |
| Juros e gastos similares suportados | - | - € | - € | - € | - € | - € | - € | - € | - € | - € | - € |
| Resultado antes de impostos | | 359 431 € | 1 217 050 € | 620 757 € | 392 517 € | 482 251 € | 392 832 € | 509 257 € | 509 257 € | 1 485 627 € | 24 081 085 € |
| Imposto sobre o rendimento | - | 28 773 € | 1 105 626 € | 12 058 € | 2 853 € | 5 705 € | 4 800 € | 200 392 € | 200 392 € | 3 295 093 € | 15 141 € |
| Resultado líquido do período | | 330 658 € | 111 424 € | 632 815 € | 389 664 € | 476 546 € | 388 032 € | 308 865 € | 308 865 € | 1 809 466 € | 24 096 226 € |

ANEXO 3

Balanço de 2022, de 2023 (previstos no PAO 2023 e real) e previsionais de 2024, 2025 e 2026

BALANÇO

| Rubricas | 2022 | 2023 | 2023 | 1ºT2024 | 2ºT2024 | 3ºT2024 | 4ºT2024 | 2024 | 2025 | 2026 |
|--|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| | Execução | PAO | Estimativa | Previsão | Previsão | Previsão | Previsão | Previsão | Previsão | Previsão |
| ATIVO | | | | | | | | | | |
| Ativo não corrente | | | | | | | | | | |
| Ativos fixos tangíveis | 9 972 436 € | 18 876 096 € | 9 223 977 € | 9 173 808 € | 9 329 032 € | 9 494 460 € | 12 612 356 € | 12 612 356 € | 35 292 776 € | 12 917 600 € |
| Ativos intangíveis | 10 860 € | 45 698 € | 15 623 € | 15 349 € | 20 615 € | 19 846 € | 83 040 € | 83 040 € | 138 728 € | 23 082 € |
| Outros ativos financeiros | 2 329 € | 2 329 € | 2 640 € | 2 640 € | 2 640 € | 2 640 € | 2 640 € | 2 640 € | 2 640 € | 2 640 € |
| Outras contas a receber | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € |
| Subtotal | 9 985 625 € | 18 924 123 € | 9 242 239 € | 9 191 797 € | 9 352 286 € | 9 516 946 € | 12 698 035 € | 12 698 035 € | 35 434 144 € | 12 943 322 € |
| Ativo corrente | | | | | | | | | | |
| Clientes, contribuintes e utentes | 717 133 € | 687 651 € | 848 730 € | 847 360 € | 812 742 € | 776 119 € | 742 028 € | 742 028 € | 740 674 € | 763 653 € |
| Adiantamentos a fornecedores | 917 € | 917 € | 1 856 € | 1 856 € | 1 856 € | 1 856 € | 1 856 € | 1 856 € | 1 856 € | 1 856 € |
| Estado e outros entes públicos | 115 911 € | 115 911 € | 70 716 € | 76 082 € | 81 772 € | 89 543 € | 94 779 € | 94 779 € | 124 552 € | 146 976 € |
| Outras contas a receber | 807 757 € | 172 406 € | 47 904 € | 47 904 € | 47 904 € | 47 904 € | 47 904 € | 47 904 € | 47 904 € | 47 904 € |
| Diferimentos | 12 483 € | 12 483 € | 15 972 € | 15 972 € | 15 972 € | 15 972 € | 15 972 € | 15 972 € | 15 972 € | 15 972 € |
| Caixa e depósitos | 8 296 358 € | 5 383 281 € | 8 829 917 € | 8 938 549 € | 8 880 332 € | 8 701 815 € | 5 709 081 € | 5 709 081 € | 4 200 674 € | 776 907 € |
| Subtotal | 9 950 559 € | 6 372 649 € | 9 815 096 € | 9 927 723 € | 9 840 577 € | 9 633 210 € | 6 611 620 € | 6 611 620 € | 5 131 633 € | 1 753 269 € |
| Total do Ativo | 19 936 184 € | 25 296 771 € | 19 057 335 € | 19 119 520 € | 19 192 864 € | 19 150 156 € | 19 309 655 € | 19 309 655 € | 40 565 777 € | 14 696 591 € |
| PATRIMÓNIO LÍQUIDO | | | | | | | | | | |
| Património / Capital | 10 000 000 € | 10 000 000 € | 10 000 000 € | 10 000 000 € | 10 000 000 € | 10 000 000 € | 10 000 000 € | 10 000 000 € | 10 000 000 € | 10 000 000 € |
| Outros instrumentos de capital próprio | 2 174 268 € | 2 331 252 € | 2 320 102 € | 2 362 602 € | 2 405 102 € | 2 447 602 € | 2 490 102 € | 2 490 102 € | 2 666 192 € | 2 846 819 € |
| Reservas | 4 925 628 € | 4 925 628 € | 4 925 628 € | 4 925 628 € | 4 925 628 € | 4 925 628 € | 4 925 628 € | 4 925 628 € | 4 925 628 € | 4 925 628 € |
| Resultados transitados | -673 542 € | -342 884 € | -342 884 € | -975 698 € | -975 698 € | -975 698 € | -975 698 € | -975 698 € | -1 284 563 € | 524 903 € |
| Ajustamentos em ativos financeiros | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € |
| Outras variações no Património Líquido | 1 465 686 € | 5 282 230 € | 1 431 033 € | 1 423 098 € | 1 415 164 € | 1 420 172 € | 2 128 837 € | 2 128 837 € | 13 486 167 € | 13 441 579 € |
| Resultado líquido do período | 330 658 € | -111 424 € | -632 815 € | 389 664 € | 476 546 € | 388 032 € | -308 865 € | -308 865 € | 1 809 466 € | -24 096 226 € |
| Total do Património Líquido | 18 222 699 € | 22 084 803 € | 17 701 064 € | 18 125 294 € | 18 246 741 € | 18 205 735 € | 18 260 004 € | 18 260 004 € | 31 602 890 € | 7 642 704 € |
| PASSIVO | | | | | | | | | | |
| Passivo não corrente | | | | | | | | | | |
| Provisões | 290 800 € | 290 800 € | 290 800 € | 290 800 € | 290 800 € | 290 800 € | 290 800 € | 290 800 € | 290 800 € | 290 800 € |
| Financiamentos obtidos | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 6 000 000 € | 6 000 000 € |
| Diferimentos | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € |
| Passivos por impostos diferidos | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € |
| Outras contas a pagar | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € |
| Subtotal | 290 800 € | 290 800 € | 290 800 € | 290 800 € | 290 800 € | 290 800 € | 290 800 € | 290 800 € | 6 290 800 € | 6 290 800 € |
| Passivo corrente | | | | | | | | | | |
| Fornecedores | 309 210 € | 293 171 € | 396 631 € | 205 189 € | 203 316 € | 209 671 € | 202 884 € | 202 884 € | 256 747 € | 217 444 € |
| Adiantamentos de clientes, contribuintes e utentes | 7 606 € | 7 606 € | 7 606 € | 7 606 € | 7 606 € | 7 606 € | 7 606 € | 7 606 € | 7 606 € | 7 606 € |
| Estado e outros entes públicos | 115 162 € | 122 578 € | 235 828 € | 206 738 € | 175 801 € | 144 905 € | 114 655 € | 114 655 € | 133 784 € | 153 901 € |
| Financiamentos obtidos | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € |
| Fornecedores de investimentos | 0 € | 1 507 106 € | 190 426 € | 4 597 € | 24 676 € | 10 935 € | 198 726 € | 198 726 € | 2 038 971 € | 149 156 € |
| Outras contas a pagar | 990 708 € | 990 708 € | 234 980 € | 279 296 € | 243 923 € | 280 504 € | 234 980 € | 234 980 € | 234 980 € | 234 980 € |
| Diferimentos | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € |
| Subtotal | 1 422 685 € | 2 921 169 € | 1 065 471 € | 703 426 € | 655 322 € | 653 620 € | 758 851 € | 758 851 € | 2 672 087 € | 763 087 € |
| Total do Passivo | 1 713 485 € | 3 211 969 € | 1 356 271 € | 994 226 € | 946 122 € | 944 420 € | 1 049 651 € | 1 049 651 € | 8 962 887 € | 7 053 887 € |
| Total do Património Líquido e Passivo | 19 936 184 € | 25 296 771 € | 19 057 335 € | 19 119 520 € | 19 192 864 € | 19 150 156 € | 19 309 655 € | 19 309 655 € | 40 565 777 € | 14 696 591 € |

ANEXO 4

Demonstração dos Fluxos de Caixa 2022, de 2023 (previstos no PAO 2023 e real) e previsionais de 2024, 2025 e 2026

Demonstração dos Fluxos de Caixa

| RUBRICAS | Notas | Unidade | | | | | | | | | |
|---|-------|--------------------|----------------------|--------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| | | 2022 | 2023 | 2023 | 1 ^o T2024 | 2 ^o T2024 | 3 ^o T2024 | 4 ^o T2024 | 2024 | 2025 | 2026 |
| | | Execução | PAO | Estimativa | Previsão | Previsão | Previsão | Previsão | Previsão | Previsão | Previsão |
| Fluxos de caixa de atividades operacionais | | | | | | | | | | | |
| Recebimentos de clientes | | 4 427 468 € | 4 856 376 € | 4 530 548 € | 1 296 423 € | 2 540 230 € | 3 792 026 € | 4 962 483 € | 4 962 483 € | 4 899 287 € | 5 149 883 € |
| Pagamentos a fornecedores | | - 1 593 428 € | - 3 750 402 € | - 3 921 688 € | - 483 251 € | - 1 882 781 € | - 2 911 641 € | - 3 511 913 € | - 3 511 913 € | - 2 717 599 € | - 3 038 350 € |
| Pagamentos ao pessoal | | - 1 702 654 € | - 1 789 091 € | - 1 771 411 € | - 418 885 € | - 918 886 € | - 1 330 209 € | - 1 809 964 € | - 1 809 964 € | - 1 805 243 € | - 1 739 062 € |
| Caixa gerada pelas operações | | 1 131 386 € | - 683 118 € | 1 162 551 € | 394 287 € | 261 437 € | 449 824 € | 359 395 € | 359 395 € | 376 445 € | 372 472 € |
| Outros recebimentos/pagamentos | | 510 187 € | 1 935 968 € | 1 875 961 € | 36 326 € | 1 022 552 € | 1 609 015 € | 1 910 895 € | 1 910 895 € | 28 916 € | 131 069 € |
| Fluxos de caixa das atividades operacionais (a) | | 1 641 573 € | 1 252 850 € | 713 411 € | 357 961 € | 761 115 € | 1 159 190 € | 1 551 500 € | 1 551 500 € | 347 529 € | 241 403 € |
| Fluxos de caixa das atividades de investimento | | | | | | | | | | | |
| Pagamentos respeitantes a: | | | | | | | | | | | |
| Ativos fixos tangíveis | | - 303 791 € | - 8 898 415 € | - 266 240 € | - 289 329 € | - 735 283 € | - 1 353 575 € | - 5 643 366 € | - 5 643 366 € | - 22 572 408 € | - 3 679 690 € |
| Ativos intangíveis | | - 9 338 € | - 242 500 € | - 16 042 € | - € | - 50 417 € | - 50 417 € | - 87 083 € | - 87 083 € | - 55 000 € | - € |
| Outros Ativos | | - 626 € | - € | - 310 € | - € | - € | - € | - € | - € | - € | - € |
| Recebimentos provenientes de: | | | | | | | | | | | |
| Ativos fixos tangíveis | | 110 203 € | - € | 52 € | - € | - € | - € | - € | - € | - € | - € |
| Ativos intangíveis | | - € | - € | - € | - € | - € | - € | - € | - € | - € | - € |
| Investimentos financeiros | | - € | - € | - € | - € | - € | - € | - € | - € | - € | - € |
| Outros Ativos | | - € | - € | - € | - € | - € | - € | - € | - € | - € | - € |
| Subsídios ao investimento | | - € | 4 974 988 € | - € | - € | - € | 16 700 € | 941 447 € | 941 447 € | 14 691 472 € | 14 520 € |
| Juros e rendimentos similares | | 1 417 € | - € | 102 688 € | 40 000 € | 75 000 € | 100 000 € | 116 667 € | 116 667 € | 80 000 € | - € |
| Fluxos de caixa das atividades de investimento (b) | | - 202 135 € | - 4 165 927 € | - 179 852 € | - 249 329 € | - 710 700 € | - 1 287 292 € | - 4 672 336 € | - 4 672 336 € | - 7 855 936 € | - 3 665 169 € |
| Fluxos de caixa das atividades de financiamento | | | | | | | | | | | |
| Recebimentos provenientes de: | | | | | | | | | | | |
| Financiamentos obtidos | | - € | - € | - € | - € | - € | - € | - € | - € | 6 000 000 € | - € |
| Fluxos de caixa de atividades de financiamento (c) | | - € | - € | - € | - € | - € | - € | - € | - € | 6 000 000 € | - € |
| Variação de caixa e seus equivalentes (a + b + c) | | 1 439 438 € | - 2 913 077 € | 533 559 € | 108 632 € | 50 415 € | - 128 102 € | - 3 120 835 € | - 3 120 835 € | - 1 508 407 € | - 3 423 767 € |
| Caixa e seus equivalentes no início do período | | 6 856 920 € | 8 296 358 € | 8 296 358 € | 8 829 917 € | 8 829 917 € | 8 829 917 € | 8 829 917 € | 8 829 917 € | 5 709 081 € | 4 200 674 € |
| Caixa e seus equivalentes no fim do período | | 8 296 358 € | 5 383 281 € | 8 829 917 € | 8 938 549 € | 8 880 332 € | 8 701 815 € | 5 709 081 € | 5 709 081 € | 4 200 674 € | 776 907 € |

ANEXO 5

Gastos Operacionais Previsionais de 2022, de 2023 (previstos no PAO 2023 e real) e previsionais de 2024, 2025 e 2026

Gastos Operacionais

Euros

| RUBRICAS | 2022 | 2023 | 2023 | 1ºT2024 | 2ºT2024 | 3ºT2024 | 4ºT2024 | 2024 | 2025 | 2026 |
|--|--------------------|--------------------|--------------------|------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| | Execução | PAO | Estimativa | Previsão | Previsão | Previsão | Previsão | Previsão | Previsão | Previsão |
| Fornecimentos e Serviços Externos | 2 257 422 € | 3 645 202 € | 3 393 879 € | 279 926 € | 1 661 802 € | 2 656 261 € | 3 239 420 € | 3 239 420 € | 2 630 270 € | 2 950 584 € |
| Serviços Especializados | 1 943 916 € | 3 233 191 € | 3 062 575 € | 188 395 € | 1 478 740 € | 2 381 668 € | 2 873 296 € | 2 873 296 € | 2 253 529 € | 2 565 932 € |
| Trabalhos Especializados | 337 688 € | 522 493 € | 372 056 € | 120 129 € | 225 458 € | 431 937 € | 566 266 € | 566 266 € | 621 863 € | 541 500 € |
| Publicidade e Propaganda | 7 898 € | 3 300 € | 13 887 € | 750 € | 37 500 € | 38 250 € | 39 000 € | 39 000 € | 40 131 € | 40 974 € |
| Vigilância e Segurança | 192 960 € | 184 544 € | 184 289 € | 44 113 € | 68 975 € | 97 270 € | 120 416 € | 120 416 € | 102 332 € | 104 481 € |
| Honorários | 3 000 € | 3 000 € | 4 442 € | 3 000 € | 6 000 € | 9 000 € | 12 000 € | 12 000 € | 12 348 € | 12 607 € |
| Comissões | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € |
| Conservação e Reparação - Dragagens | 1 293 741 € | 2 275 000 € | 2 374 464 € | 0 € | 1 085 000 € | 1 674 000 € | 1 984 000 € | 1 984 000 € | 1 076 674 € | 1 780 624 € |
| Conservação e Reparação - Outras | 107 001 € | 243 804 € | 112 438 € | 20 184 € | 55 368 € | 130 551 € | 150 735 € | 150 735 € | 399 076 € | 84 821 € |
| Publicação de Avisos | 1 628 € | 1 050 € | 1 000 € | 220 € | 440 € | 660 € | 880 € | 880 € | 906 € | 925 € |
| Materiais | 22 820 € | 12 660 € | 22 856 € | 4 421 € | 8 843 € | 13 264 € | 17 685 € | 17 685 € | 18 198 € | 18 580 € |
| Ferramentas e Utensílios | 2 264 € | 1 700 € | 3 681 € | 694 € | 1 388 € | 2 081 € | 2 775 € | 2 775 € | 2 855 € | 2 915 € |
| Livros e Documentação Técnica | 102 € | 100 € | 102 € | 25 € | 50 € | 75 € | 100 € | 100 € | 103 € | 105 € |
| Material de Escritório | 2 951 € | 1 910 € | 2 977 € | 640 € | 1 280 € | 1 920 € | 2 560 € | 2 560 € | 2 634 € | 2 690 € |
| Artigos para Oferta | 900 € | 0 € | 15 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € |
| Proteção, Higiene e Segurança | 13 696 € | 6 150 € | 7 170 € | 2 250 € | 4 500 € | 6 750 € | 9 000 € | 9 000 € | 9 261 € | 9 455 € |
| Outros | 2 907 € | 2 800 € | 8 910 € | 813 € | 1 625 € | 2 438 € | 3 250 € | 3 250 € | 3 344 € | 3 414 € |
| Energia e fluidos | 210 083 € | 296 660 € | 240 204 € | 66 234 € | 132 469 € | 198 703 € | 264 938 € | 264 938 € | 272 621 € | 278 346 € |
| Electricidade | 139 755 € | 230 400 € | 174 217 € | 49 875 € | 99 750 € | 149 625 € | 199 500 € | 199 500 € | 205 286 € | 209 596 € |
| Combustíveis | 11 564 € | 14 260 € | 13 352 € | 3 075 € | 6 150 € | 9 225 € | 12 300 € | 12 300 € | 12 657 € | 12 922 € |
| Água | 57 701 € | 50 500 € | 51 503 € | 12 909 € | 25 819 € | 38 728 € | 51 638 € | 51 638 € | 53 135 € | 54 251 € |
| Outros Fluidos | 1 064 € | 1 500 € | 1 133 € | 375 € | 750 € | 1 125 € | 1 500 € | 1 500 € | 1 544 € | 1 576 € |
| Deslocações, estadas e transportes | 1 330 € | 3 000 € | 3 726 € | 500 € | 1 000 € | 1 500 € | 2 000 € | 2 000 € | 2 058 € | 2 101 € |
| Deslocações e Estadas | 1 330 € | 3 000 € | 3 726 € | 500 € | 1 000 € | 1 500 € | 2 000 € | 2 000 € | 2 058 € | 2 101 € |
| Serviços Diversos | 79 274 € | 99 690 € | 64 518 € | 20 375 € | 40 750 € | 61 126 € | 81 501 € | 81 501 € | 83 864 € | 85 625 € |
| Rendas e Aluguers | 11 513 € | 14 823 € | 11 313 € | 2 816 € | 5 632 € | 8 447 € | 11 263 € | 11 263 € | 11 590 € | 11 833 € |
| Comunicação | 15 986 € | 16 857 € | 16 260 € | 4 200 € | 8 400 € | 12 600 € | 16 800 € | 16 800 € | 17 287 € | 17 650 € |
| Seguros | 3 308 € | 13 100 € | 3 308 € | 3 327 € | 6 654 € | 9 981 € | 13 308 € | 13 308 € | 13 694 € | 13 981 € |
| Contencioso e Notariado | 6 472 € | 500 € | 862 € | 895 € | 1 790 € | 2 685 € | 3 580 € | 3 580 € | 3 684 € | 3 761 € |
| Despesas de Representação | 67 € | 400 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € |
| Limpeza, Higiene e Conforto | 22 396 € | 38 597 € | 23 886 € | 7 212 € | 14 425 € | 21 637 € | 28 850 € | 28 850 € | 29 686 € | 30 310 € |
| Outros FSE | 19 532 € | 15 413 € | 8 889 € | 1 925 € | 3 850 € | 5 775 € | 7 700 € | 7 700 € | 7 923 € | 8 090 € |
| Gastos com o Pessoal | 1 665 156 € | 1 789 091 € | 1 780 736 € | 453 201 € | 907 830 € | 1 345 733 € | 1 769 964 € | 1 769 964 € | 1 765 243 € | 1 699 062 € |
| Remuneração dos órgãos sociais | 7 699 € | 9 878 € | 9 434 € | 2 849 € | 5 044 € | 7 239 € | 9 434 € | 9 434 € | 9 434 € | 9 434 € |
| Remuneração do pessoal | 1 296 697 € | 1 397 604 € | 1 388 945 € | 362 568 € | 726 796 € | 1 077 673 € | 1 417 657 € | 1 417 657 € | 1 331 097 € | 1 278 557 € |
| Benefícios pós-emprego | 8 350 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € | 0 € |
| Encargos sobre remunerações | 311 248 € | 334 255 € | 345 482 € | 86 266 € | 172 926 € | 256 364 € | 337 259 € | 337 259 € | 380 859 € | 368 348 € |
| Seguros acidentes trabalho e doenças profissionais | 16 636 € | 14 541 € | 14 443 € | 3 606 € | 7 229 € | 10 719 € | 14 101 € | 14 101 € | 13 628 € | 13 105 € |
| Gastos de ação social | 325 € | 3 000 € | 3 000 € | 750 € | 1 500 € | 2 250 € | 3 000 € | 3 000 € | 3 000 € | 3 000 € |
| Outros gastos com o pessoal | 24 190 € | 29 814 € | 19 432 € | -2 838 € | -5 666 € | -8 511 € | -11 487 € | -11 487 € | 27 224 € | 26 618 € |

ANEXO 6

Plano de Investimentos e Estrutura de Financiamento de 2022, de 2023 (previstos no PAO 2023 e real) e previsionais de 2024, 2025 e 2026

Plano de Investimentos

| RUBRICAS | Até 2022 | | 2023 | | | | 2023 | | 1ºT2024 | 2ºT2024 | 3ºT2024 | 4ºT2024 | | | | 2025 e seguintes | | | | | 2026 | 2027 e seguintes | | |
|--|----------|---------|------------|-----------|-----------|-----------|------------|---------|----------|----------|-----------|-----------|---------|---------|-----------|------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------------|-------|-------|
| | Execução | | PAO | | | | Estimativa | | Previsão | Previsão | Previsão | Previsão | | | | Previsão | | | | | Previsão | Previsão | | |
| | Valor | FAPFF | Valor | F.C. | F.Prv | FAPFF | Valor | FAPFF | Valor | Valor | Valor | Valor | F.C. | F.Prv | FAPFF | Valor | F.C. | F.Prv | OE | FAPFF | Valor | FAPFF | Valor | FAPFF |
| TOTAL DE INVESTIMENTO | 805 806 | 805 806 | 10 648 021 | 3 989 935 | 1 760 000 | 4 898 085 | 373 243 | 373 243 | 103 500 | 619 950 | 1 224 500 | 5 738 749 | 704 268 | 220 479 | 4 814 002 | 24 467 653 | 9 023 965 | 4 179 521 | 1 519 206 | 9 744 961 | 1 789 875 | 1 789 875 | 0 | 0 |
| INVESTIMENTOS ESTRATÉGICOS | 805 806 | 805 806 | 9 628 021 | 3 989 935 | 1 760 000 | 3 878 085 | 155 688 | 155 688 | 0 | 187 450 | 404 500 | 3 451 249 | 704 268 | 220 479 | 2 526 502 | 23 962 653 | 9 023 965 | 4 179 521 | 1 519 206 | 9 239 961 | 1 589 875 | 1 589 875 | 0 | 0 |
| REFORÇO DA CONETIVIDADE & REINDUSTRIALIZAÇÃO DO PORTO | 799 156 | 799 156 | 9 200 521 | 3 789 935 | 1 760 000 | 3 650 585 | 45 300 | 45 300 | 0 | 87 450 | 204 500 | 2 271 249 | 476 035 | 220 479 | 1 574 735 | 23 502 653 | 9 023 965 | 4 179 521 | 1 519 206 | 8 779 961 | 81 075 | 81 075 | 0 | 0 |
| Melhoria das acessibilidades marítimas e infraestruturas portuárias do Porto da Figueira da Foz | 799 156 | 799 156 | 9 110 971 | 3 789 935 | 1 760 000 | 3 561 035 | 40 300 | 40 300 | 0 | 87 450 | 87 450 | 1 334 199 | 476 035 | 220 479 | 637 685 | 21 903 447 | 9 023 965 | 4 179 521 | 0 | 8 699 961 | 66 250 | 66 250 | 0 | 0 |
| Estudos complementares | 799 156 | 799 156 | 11 092 | 4 614 | 0 | 6 478 | 40 300 | 40 300 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Monitorização ambiental (AA) | 0 | 0 | 165 000 | 68 636 | 0 | 96 364 | 0 | 0 | 0 | 87 450 | 87 450 | 174 900 | 0 | 0 | 174 900 | 66 250 | 0 | 0 | 0 | 66 250 | 66 250 | 66 250 | 0 | 0 |
| Empreitada de melhoramento das acessibilidades marítimas e das infraestruturas do porto da Figueira da Foz (Inclui RP) | 0 | 0 | 8 920 000 | 3 710 496 | 1 760 000 | 3 449 504 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 150 000 | 476 035 | 220 479 | 453 488 | 21 800 000 | 9 023 965 | 4 179 521 | 0 | 8 596 514 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Projeto de aprofundamento do PFF (assistência técnica) | 0 | 0 | 14 879 | 6 189 | 0 | 8 690 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 299 | 0 | 0 | 9 299 | 37 197 | 0 | 0 | 0 | 37 197 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Estudo de ampliação do Cais da PFF | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 320 000 | 0 | 0 | 320 000 | 80 000 | 0 | 0 | 0 | 80 000 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Estudo de ampliação do Cais da PFF (com Estudo IA) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 320 000 | 0 | 0 | 320 000 | 80 000 | 0 | 0 | 0 | 80 000 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Melhoria da operacionalidade dos terminais comerciais do Porto da Figueira da Foz e criação de zona logística em área adjacente | 0 | 0 | 42 500 | 0 | 0 | 42 500 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Projeto de Execução | 0 | 0 | 42 500 | 0 | 0 | 42 500 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Empreitada (Inclui RP) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Reforço da estrutura do molhe norte | 0 | 0 | 30 000 | 0 | 0 | 30 000 | 5 000 | 5 000 | 0 | 0 | 0 | 500 000 | 0 | 0 | 500 000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Diagnóstico do estado de operacionalidade e segurança da estrutura do molhe norte | 0 | 0 | 30 000 | 0 | 0 | 30 000 | 5 000 | 5 000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Empreitada de reforço da estrutura do molhe norte | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 500 000 | 0 | 0 | 500 000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Reforço das condições de segurança no acesso externo ao porto (Protocolo com APA, IP e CMFF) | 0 | 0 | 17 050 | 0 | 0 | 17 050 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 17 050 | 17 050 | 0 | 17 050 | 1 519 206 | 0 | 0 | 1 519 206 | 0 | 14 825 | 14 825 | 0 | 0 |
| Reposição do balanço sedimentar no troço costeiro a sul do PFF | 0 | 0 | 17 050 | 0 | 0 | 17 050 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 17 050 | 17 050 | 0 | 17 050 | 1 519 206 | 0 | 0 | 1 519 206 | 0 | 14 825 | 14 825 | 0 | 0 |
| Execução de instalações para receção de passageiros de cruzeiros | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 100 000 | 100 000 | 0 | 0 | 100 000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Execução de instalações para receção de passageiros de cruzeiros | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 100 000 | 100 000 | 0 | 0 | 100 000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TRANSIÇÃO ENERGÉTICA E DIGITAL DO PORTO | 6 650 | 6 650 | 427 500 | 200 000 | 0 | 227 500 | 110 388 | 110 388 | 0 | 100 000 | 200 000 | 1 180 000 | 228 233 | 0 | 951 767 | 460 000 | 0 | 0 | 0 | 460 000 | 1 508 800 | 1 508 800 | 0 | 0 |
| Modernização tecnológica do VTS do Porto da Figueira da Foz | 0 | 0 | 300 000 | 200 000 | 0 | 100 000 | 0 | 0 | 0 | 100 000 | 200 000 | 800 000 | 0 | 0 | 800 000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Projeto Técnico Modernização VTS | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Reabilitação Infraestruturas VTS | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 100 000 | 200 000 | 200 000 | 0 | 0 | 200 000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Reabilitação Hardware VTS | 0 | 0 | 300 000 | 200 000 | 0 | 100 000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 600 000 | 0 | 0 | 600 000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Capacitação do Porto da Figueira da Foz para oferta de energia verde e sistema OPS | 0 | 0 | 20 000 | 0 | 0 | 20 000 | 20 000 | 20 000 | 0 | 0 | 0 | 320 000 | 228 233 | 0 | 91 767 | 400 000 | 0 | 0 | 0 | 400 000 | 1 508 800 | 1 508 800 | 0 | 0 |
| Estudos e Projetos | 0 | 0 | 20 000 | 0 | 0 | 20 000 | 20 000 | 20 000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Construção de sistema de armazenagem de energias renováveis | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 400 000 | 0 | 0 | 0 | 400 000 | 760 000 | 760 000 | 0 | 0 |
| Construção de estação fotovoltaica | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 320 000 | 228 233 | 0 | 91 767 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Sistema Onshore Power Supply e estação de carregamento elétrico | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 748 800 | 748 800 | 0 | 0 |
| Implementação de plataforma de gestão e inteligente dos impactos ambientais gerados pelo Porto da Figueira da Foz | 0 | 0 | 90 000 | 0 | 0 | 90 000 | 72 888 | 72 888 | 0 | 0 | 0 | 60 000 | 0 | 0 | 60 000 | 60 000 | 0 | 0 | 0 | 60 000 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Modernização das interligações por cabo de fibra optica no PFF | 0 | 0 | 90 000 | 0 | 0 | 90 000 | 72 888 | 72 888 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Cobertura LoRaWAN para ligação de sensores | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Cobertura wi-fi de toda a área portuária | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Criação de rede privada 5G | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Plataforma (monitorização impactos ambientais e da eficiência das atividades do porto) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 60 000 | 0 | 0 | 60 000 | 60 000 | 0 | 0 | 0 | 60 000 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Implementação da Janela Única Logística (JUL) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Desenvolvimento da JUL | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Aumento da conectividade digital intraportuária | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Dotar terminais portuários de rede de Wi-Fi para integração de serviços | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Modernização das interligações por cabo de fibra optica no PFF | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Implementação de Programa de Gestão Documental | 6 650 | 6 650 | 17 500 | 0 | 0 | 17 500 | 17 500 | 17 500 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Implementação de Programa de Gestão Documental | 6 650 | 6 650 | 17 500 | 0 | 0 | 17 500 | 17 500 | 17 500 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| INVESTIMENTOS OPERACIONAIS | 0 | 0 | 1 020 000 | 0 | 0 | 1 020 000 | 217 585 | 217 585 | 103 500 | 432 500 | 820 000 | 2 287 500 | 0 | 0 | 2 287 500 | 505 000 | 0 | 0 | 0 | 505 000 | 200 000 | 200 000 | 0 | 0 |
| Reabilitação das infraestruturas Portuárias | 0 | 0 | 380 000 | 0 | 0 | 380 000 | 151 750 | 151 750 | 35 000 | 70 000 | 70 000 | 1 370 000 | 0 | 0 | 1 370 000 | 300 000 | 0 | 0 | 0 | 300 000 | 150 000 | 150 000 | 0 | 0 |
| Repavimentação do cais | 0 | 0 | 150 000 | 0 | 0 | 150 000 | 151 750 | 151 750 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 150 000 | 150 000 | 0 | 0 |
| Repavimentação do cais comercial | 0 | 0 | 150 000 | 0 | 0 | 150 000 | 151 750 | 151 750 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 150 000 | 150 000 | 0 | 0 |
| Reforço das infraestruturas, rede de incêndios e oficinas | 0 | 0 | 230 000 | 0 | 0 | 230 000 | 0 | 0 | 35 000 | 70 000 | 70 000 | 470 000 | 0 | 0 | 470 000 | 300 000 | 0 | 0 | 0 | 300 000 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Projeto Técnico para reforço das infraestruturas, rede de incêndios e oficinas | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 35 000 | 70 000 | 70 000 | 70 000 | 0 | 0 | 70 000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Empreitada de Reforço das infraestruturas, rede de incêndios e oficinas | 0 | 0 | 230 000 | 0 | 0 | 230 000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 400 000 | 0 | 0 | 400 000 | 300 000 | 0 | 0 | 0 | 300 000 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Outros | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Plano de Investimentos

| RUBRICAS | Até 2022 | | 2023 | | | | 2023 | | 1ºT2024 | | | 2ºT2024 | | | | 3ºT2024 | | | | 4ºT2024 | | | | | 2025 | | | | | 2026 | | 2027 e seguintes | |
|---|----------|----------|----------------|----------|----------|----------------|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------|----------|----------------|---------------|----------|----------|--------------|---------------|---------------|---------------|----------|----------|----------|----------|---|--|--|------|--|------------------|--|
| | Execução | | PAO | | | | Estimativa | | Previsão | Previsão | Previsão | Previsão | | | | Previsão | | | | | Previsão | | Previsão | | | | | | | | | | |
| | Valor | F.APFF | Valor | F.C. | F.Priv | F.APFF | Valor | F.APFF | Valor | Valor | Valor | Valor | F.C. | F.Priv | F.APFF | Valor | F.C. | F.Priv | OE | F.APFF | Valor | F.APFF | Valor | F.APFF | Valor | F.APFF | | | | | | | |
| Instalação de 2 câmaras CCTV e respetivo sistema de gravação junto à Portaria Porto Pesca | 0 | 0 | 15 000 | 0 | 0 | 15 000 | 0 | 0 | 0 | 5 000 | 5 000 | 5 000 | 0 | 0 | 5 000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | |
| Reforço da sinalética | 0 | 0 | 40 000 | 0 | 0 | 40 000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 30 000 | 30 000 | 0 | 0 | 30 000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | |
| Revisão geral aos assinalamentos marítimos | 0 | 0 | 30 000 | 0 | 0 | 30 000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 30 000 | 30 000 | 0 | 0 | 30 000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | |
| Sinalização Segurança Molhes Norte e Sul | 0 | 0 | 10 000 | 0 | 0 | 10 000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | |
| Portarias Digitais | 0 | 0 | 20 000 | 0 | 0 | 20 000 | 0 | 0 | 0 | 20 000 | 20 000 | 20 000 | 0 | 0 | 20 000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | |
| Implementação de módulo do cartão único portuário | 0 | 0 | 20 000 | 0 | 0 | 20 000 | 0 | 0 | 0 | 20 000 | 20 000 | 20 000 | 0 | 0 | 20 000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | |
| Melhoria do desempenho ambiental e incremento da eficiência energética | 0 | 0 | 205 000 | 0 | 0 | 205 000 | 17 017 | 17 017 | 36 000 | 205 000 | 210 000 | 215 000 | 0 | 0 | 215 000 | 5 000 | 0 | 0 | 0 | 5 000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | |
| Modernização dos equipamentos de iluminação pública | 0 | 0 | 170 000 | 0 | 0 | 170 000 | 0 | 0 | 35 000 | 200 000 | 200 000 | 200 000 | 0 | 0 | 200 000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | | |
| Ampliação da rede de iluminação do Cas. Comercial e do Terminal de Graneis Sólidos | 0 | 0 | 100 000 | 0 | 0 | 100 000 | 0 | 0 | 25 000 | 150 000 | 150 000 | 150 000 | 0 | 0 | 150 000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | | |
| Substituição das luminárias de sódio por LED no PPC | 0 | 0 | 30 000 | 0 | 0 | 30 000 | 0 | 0 | 0 | 40 000 | 40 000 | 40 000 | 0 | 0 | 40 000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | | |
| Substituição das luminárias de sódio por LED no TGS | 0 | 0 | 40 000 | 0 | 0 | 40 000 | 0 | 0 | 10 000 | 10 000 | 10 000 | 10 000 | 0 | 0 | 10 000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | | |
| Outras melhorias desempenho ambiental | 0 | 0 | 35 000 | 0 | 0 | 35 000 | 17 017 | 17 017 | 1 000 | 5 000 | 10 000 | 15 000 | 0 | 0 | 15 000 | 5 000 | 0 | 0 | 5 000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | | |
| Aquisição de sistemas de climatização | 0 | 0 | 10 000 | 0 | 0 | 10 000 | 2 017 | 2 017 | 1 000 | 5 000 | 5 000 | 10 000 | 0 | 0 | 10 000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | | |
| Instalação de Postos de Carregamento de carros elétricos | 0 | 0 | 10 000 | 0 | 0 | 10 000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | | |
| Medidas de eficiência energética | 0 | 0 | 15 000 | 0 | 0 | 15 000 | 15 000 | 15 000 | 0 | 0 | 5 000 | 5 000 | 0 | 0 | 5 000 | 5 000 | 0 | 0 | 0 | 5 000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | | |
| Melhoria contínua e reforço da segurança dos sistemas de informação | 0 | 0 | 15 000 | 0 | 0 | 15 000 | 3 705 | 3 705 | 0 | 42 500 | 57 500 | 97 500 | 0 | 0 | 97 500 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | | |
| Upgrade do ERP GIAF | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 35 000 | 35 000 | 75 000 | 0 | 0 | 75 000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | | |
| Desenvolvimento Módulo Contabilidade Analítica GIAF | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 30 000 | 30 000 | 30 000 | 0 | 0 | 30 000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | | |
| Aplicação informática com planta da Marina e visualização em ecrã dos postos de amarração | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 40 000 | 0 | 0 | 40 000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | | |
| Upgrade RCPD GIAF | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 000 | 5 000 | 5 000 | 0 | 0 | 5 000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | | |
| Hardware | 0 | 0 | 15 000 | 0 | 0 | 15 000 | 3 705 | 3 705 | 0 | 7 500 | 22 500 | 22 500 | 0 | 0 | 22 500 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | | |
| Renovação de postos de trabalho | 0 | 0 | 5 000 | 0 | 0 | 5 000 | 3 705 | 3 705 | 0 | 5 000 | 5 000 | 5 000 | 0 | 0 | 5 000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | | |
| Sistema VideoConferência | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 500 | 2 500 | 2 500 | 0 | 0 | 2 500 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | | |
| Aquisição de Aps wireless para a marina | 0 | 0 | 10 000 | 0 | 0 | 10 000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 15 000 | 15 000 | 0 | 0 | 15 000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | | |
| Outros | 0 | 0 | 160 000 | 0 | 0 | 160 000 | 45 083 | 45 083 | 12 500 | 25 000 | 37 500 | 160 000 | 0 | 0 | 160 000 | 50 000 | 0 | 0 | 0 | 50 000 | 50 000 | 50 000 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | | |
| Aquisição de 4 novas barreiras flutuação sólida de combate à poluição | 0 | 0 | 110 000 | 0 | 0 | 110 000 | 32 050 | 32 050 | 0 | 0 | 0 | 110 000 | 0 | 0 | 110 000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | | |
| Outros | 0 | 0 | 50 000 | 0 | 0 | 50 000 | 13 033 | 13 033 | 12 500 | 25 000 | 37 500 | 50 000 | 0 | 0 | 50 000 | 50 000 | 0 | 0 | 0 | 50 000 | 50 000 | 50 000 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | | |

ANEXO 7

Quadros Despacho n.º 324/2023-SET, de 03 de agosto

| Eficiência operacional | 2022 | 2023 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | Δ (2024-2023) | |
|--|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|----------------|--------------|
| | Execução | PAO | Estimativa | Previsão | Previsão | Previsão | Valor | % |
| Gastos operacionais (GO) | -3 922 579 | -5 434 293 | -5 174 616 | -5 009 384 | -4 395 513 | -4 649 646 | 165 232 | 3,2% |
| CMVMC | | | | | | | | |
| FSE | -2 257 422 | -3 645 202 | -3 393 879 | -3 239 420 | -2 630 270 | -2 950 584 | 154 460 | 4,6% |
| Gastos com pessoal | -1 665 156 | -1 789 091 | -1 780 736 | -1 769 964 | -1 765 243 | -1 699 062 | 10 772 | 0,6% |
| Impactos decorrentes de obrigações legais* | 172 682 | 1 040 400 | 1 114 998 | 359 102 | -605 396 | -23 366 | -755 896 | -68% |
| Anualização gastos com dragagens | 172 682 | 1 040 400 | 1 114 998 | 359 102 | -605 396 | -23 366 | -755 896 | -68% |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |
| Gastos operacionais ajustados | 3 749 897 | 4 393 893 | 4 059 618 | 4 650 282 | 5 000 909 | 4 673 013 | 590 664 | 14,5% |
| Volume de negócios | 1 491 175 | 2 998 437 | 2 638 693 | 2 920 583 | 2 901 786 | 3 148 044 | 281 890 | 10,7% |
| Vendas | | | | | | | | |
| Prestações de Serviços | 1 491 175 | 2 998 437 | 2 638 693 | 2 920 583 | 2 901 786 | 3 148 044 | 281 890 | 10,7% |
| Indemnizações Compensatórias (conforme Contrato Serv. Público) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Impacto na receita decorrente de obrigações legais** | 2 492 956 | 1 615 512 | 1 433 307 | 1 747 468 | 1 741 584 | 1 766 347 | 314 161 | 21,9% |
| Rendimentos Suplementares (#781) | 2 492 956 | 1 615 512 | 1 684 300 | 1 825 884 | 1 741 584 | 1 766 347 | | |
| Rendimentos Atividades Concessionadas | 0 | 0 | -250 993 | -78 416 | 0 | 0 | | |
| | | | | | | | | |
| Volume de Negócios ajustado | 3 984 131 | 4 613 949 | 4 071 999 | 4 668 051 | 4 643 370 | 4 914 390 | 596 052 | 14,6% |
| Gastos Operacionais/Volume de Negócio (GO/VN) | 94% | 95% | 100% | 100% | 108% | 95% | 0,00 | |

* Se aplicável: Os impactos/gastos excepcionais devem ser justificados em sede de PAO e devidamente discriminados

** Se aplicável: outros rendimentos que concorram para o VN, que devem ser justificados em sede de PAO

Nota: Quando a natureza da empresa não permite aferir a eficiência operacional, deverá a empresa apresentar uma proposta de um indicador de eficiência operacional alternativo na proposta de PAO, o qual deve ser mantido, pelo menos, nos exercícios de 2025 e 2026, a autorizar expressamente pelos membros do Governo responsáveis pela área das finanças e pela área setorial

Fonte: Proposta de PAO para 2024-2026

| Grupo Profissional | Situação a 31/12/2022 | Situação a 31/12/2023 | Situação a 01.01.2024 | | | Movimentos de Pessoal - 2024 | | | | | | Situação a 31/12/2024 | Movimentos de Pessoal - 2025 | | | | | | Situação a 31/12/2025 | Movimentos de Pessoal - 2026 | | | | | | Situação a 31/12/2026 | | | | | |
|----------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|--|--|-------------------------------------|---|--|---|---|---------------------------------------|-----------------------|-------------------------------------|---|---|---|---------------------------------------|-------------------------------------|-----------------------|---|---|---|---------------------------------------|----------|-----------|-----------------------|----------|----------|-----------|-----|-----|
| | | | Estado médio | # de trabalhadores com 60 ou mais anos | # de trabalhadores em idade de reforma | Saídas esperadas (reformas/retiros) | Trabalhadores ausentes por mobilidade/atividade/funcionamento | Autorizações de movimento concedidas em 2023 | Substituição de saídas previstas ocorrer em 2024 (deixa a entrar para base de carreira) | Entradas ao abrigo do Instrumento legal - despacho, etc.) | Autorizações de movimento solicitadas | | Saídas esperadas (reformas/retiros) | Trabalhadores ausentes por mobilidade/atividade/funcionamento | Substituição de saídas previstas ocorrer em 2025 (deixa a entrar para base de carreira) | Entradas ao abrigo do Instrumento legal - despacho, etc.) | Autorizações de movimento solicitadas | Saídas esperadas (reformas/retiros) | | Trabalhadores ausentes por mobilidade/atividade/funcionamento | Substituição de saídas previstas ocorrer em 2026 (deixa a entrar para base de carreira) | Entradas ao abrigo do Instrumento legal - despacho, etc.) | Autorizações de movimento solicitadas | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | (2) | (3) | | (4) | (5) | (6) | (2) | (4) |
| Órgãos Sociais (OS) | 6 | 6 | N/A | N/A | N/A | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 |
| Cargos de direção (s/ OS) | 1 | 1 | 60 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | |
| Agente Exploração | 5 | 5 | 59 | 4 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | | |
| Tecnico | 4 | 4 | 60 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | |
| Tecnico Administrativo | 2 | 2 | 59 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | |
| Piloto | 3 | 3 | 51 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | |
| Pedreiro | 2 | 2 | 61 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | |
| Marinheiro | 1 | 2 | 61 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | |
| Mestre Trafego Local | 2 | 2 | 51 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | |
| Adjunto Exploração | 1 | 1 | 59 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | |
| Desenhador | 1 | 1 | 59 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | |
| Agente Exploração (Marina) | 1 | 1 | 49 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | |
| Eletricista | 1 | 1 | 53 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | |
| Mecânico | 1 | 1 | 61 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | |
| Motorista Marítimo | 1 | 1 | 51 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | |
| Operadores Cais | 2 | 2 | 61 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | |
| Serralheiro Civil | 1 | 1 | 64 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | |
| Cantoneiro Limpeza | 1 | 1 | 61 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | |
| Assessor | 1 | 1 | 43 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | |
| Motorista Pesados | 1 | 1 | 66 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Técnico Auxiliar | 1 | 1 | 57 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Total | 39 | 40 | 57 | 19 | 1 | 6 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 36 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 36 | 3 | 0 | 0 | 1 | 0 | 34 | 0 | 0 | 0 | 34 | | |

| IIEPG | Unidade: 1 000 | | | | 2024 vs 2023 | 2025 vs 2024 | 2026 vs 2025 | Variação média anual do triênio | Cumpre 1º ano | | | Cumpre Triênio | | |
|--|----------------|-----------|-----------|-----------|--------------|--------------|--------------|---------------------------------|---------------|---|-----|----------------|---|-----|
| | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | | | | | S | N | N/A | S | N | N/A |
| | Estimativa | Previsão | Previsão | Previsão | | | | | | | | | | |
| ORIENTAÇÕES FINANCEIRAS PARA O TRIÊNIO | | | | | | | | | | | | | | |
| Taxa de crescimento nominal PIB | | | | | 5,1% | 4,5% | 4,2% | 4,6% | | | | | | |
| Taxa de crescimento real PIB | | | | | 2,0% | 2,0% | 1,9% | 2,0% | | | | | | |
| Taxa de crescimento IPC | | | | | 2,9% | 2,1% | 2,0% | 2,3% | | | | | | |
| a) Volume de negócios | 4 323 | 4 746 | 4 643 | 4 914 | 10% | -2% | 6% | 4% | | N | | S | | |
| b) EBIT, líq. de provisões, imparidades e correções de justo valor | -4 020 | -3 487 | -3 090 | -2 826 | 532 | 398 | 263 | 398 | S | | | S | | |
| c) Resultado líquido | -633 | -309 | 1 809 | -24 096 | 324 | 2 118 | -25 906 | -7 821 | S | | | | N | |
| d) Rentabilidade do Ativo (ROA) | -3% | -3% | -4% | -164% | 0,2 p.p. | -0,6 p.p. | -160,0 p.p. | -53,5 p.p. | S | | | | | N |
| e) Rentabilidade dos RH | - 118x | - 116x | - 103x | - 101x | 2x | 13x | 2x | 6x | S | | | S | | |
| f) Rentabilidade do Capital Próprio (ROE) | -3% | -3% | -5% | -87% | 0,1 p.p. | -2,0 p.p. | -81,9 p.p. | -27,9 p.p. | S | | | | | N |
| g) Endividamento líquido de novos investimentos | 10 000 | 8 850 | -5 800 | 16 000 | - 1 150 | - 15 800 | 6 000 | - 3 650 | S | | | S | | |
| h) Pagamentos em Atraso (Arrears) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | |
| i) Volume de negócios (real) | 4 322 993 | 4 746 467 | 4 643 370 | 4 914 390 | 10% | -2% | 6% | 4% | | N | | | | N |
| ii) Gastos operacionais (%) | 31,92% | -3,19% | -12,25% | 5,78% | -110% | 284% | -147% | -43% | S | | | S | | |
| OTIMIZAÇÃO DE GASTOS | | | | | | | | | | | | | | |
| Gastos operacionais (corrigido do IPC) | 5 175 | 5 009 | 5 009 | 5 009 | - 165 | - | - | 55 | S | | | S | | |
| SNS: Horas extraordinárias e prestações de serviços médicos | | | | | | | | | | N | | | | |
| SNS: Gastos com pessoal ajustados | 1 429 | 1 270 | 1 114 | 875 | - 158 | - 157 | 238 | - 184 | S | | | | | |

Unidade %

| Rácios Financeiros | Formúla | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 |
|----------------------------------|--|----------|------------|-----------|-----------|-----------|
| | | Execução | Estimativa | Previsão | Previsão | Previsão |
| Rentabilidade das vendas | EBITDA/Volume de Negócio | 31% | 11% | 35% | 4% | 4% |
| Rentabilidade do Ativo | Resultado Operacional/Ativo | 2% | -3% | -3% | -4% | -164% |
| Rentabilidade do Ativo | Resultado Operacional/Ativo médio | | -3% | -3% | -5% | -87% |
| Rentabilidade do Capital próprio | Resultado Líquido/Capital Próprio | 2% | n.a. | n.a. | 6% | n.a. |
| Rentabilidade do Capital próprio | Resultado Líquido/Capital Próprio médio | | n.a. | | 7% | 9% |
| Passivo total | Passivo/Ativo | 9% | 7% | 4% | 7% | 5% |
| Endividamento Corrente | Passivo Corrente/Ativo | 7% | 6% | 4% | 7% | 5% |
| Autonomia financeira | Capital Próprio/Ativo | 91% | 93% | 95% | 78% | 52% |
| Liquidez Geral | Ativo Corrente/Passivo Corrente | 699% | 921% | 871% | 192% | 230% |
| Rentabilidade dos RH | Resultado Operacional/n.º de trabalhadores | - 88 527 | - 118 231 | - 116 247 | - 102 988 | - 100 944 |

ANEXO 8

Análise custo-benefício dos gastos operacionais

ANÁLISE AOS GASTOS OPERACIONAIS COM DESLOCAÇÕES, AJUDAS DE CUSTO E ALOJAMENTO, FROTA AUTOMÓVEL E ESTUDOS, PARECERES E CONSULTORIA NA APFF – ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DA FIGUEIRA DA FOZ, S.A.

1. Nota Introdutória

O Decreto-Lei n.º 10/2023, de 8 de fevereiro, que aprova o Decreto-Lei de Execução Orçamental para 2023 (DLEO para 2023), estabelece, na alínea c) do n.º 4 do artigo 133.º, o seguinte:

“4 — Sem prejuízo dos números anteriores, devem ainda ser iguais ou inferiores ao valor registado em 2022 os seguintes gastos operacionais:

(...)

c) Conjunto dos encargos com deslocações, ajudas de custo e alojamento, os associados à frota automóvel e com contratação de estudos, pareceres, projetos e consultoria, corrigido do impacto do aumento dos produtos energéticos, incluindo os impactos deste nos gastos com transporte, nos termos da alínea c) do n.º 2;”

Mais determina, o referido DLEO para 2023, no seu n.º 5 que *“o acréscimo dos gastos operacionais referidos no número anterior apenas pode ocorrer em situações excecionais e devidamente identificadas, quantificadas e fundamentadas, nomeadamente revisões de preços contratualmente estabelecidas, ou sustentadas em análise custo-benefício, e na evidência de recuperação a médio prazo, ou se acompanhado por um aumento de, pelo menos, igual proporção do volume de negócios, mediante autorização do membro do Governo responsável pela área das finanças, em sede de apreciação do plano de atividades e orçamento da empresa.”*

Para 2024, a APFF – Administração do Porto da Figueira da Foz, S.A. (APFF, S.A.) prevê, no seu Plano de Atividades e Orçamento (PAO) elaborado para o triénio 2024-2026, que o conjunto de gastos com deslocações, alojamento, ajudas de custo, frota automóvel e contratação de estudos, pareceres, projetos e consultoria, aumente 69 mil euros, face ao estimado para 2023, conforme se evidencia na tabela infra.

| | Valores em euros | | | | |
|--------------|------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | Estimado | | Previsto | | 24/23 |
| | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | Var. |
| Total | 24 185 | 93 426 | 51 975 | 20 884 | 69 241 |

Valores em euros

| | Estimado | | Previsto | | 24/23 |
|---|----------|--------|----------|--------|--------|
| | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | Var. |
| Deslocações e alojamento | 3 726 | 2 000 | 2 058 | 2 101 | -1 726 |
| Ajudas de custo | 1 000 | 1 000 | 1 000 | 1 000 | 0 |
| Associados à frota automóvel (a) | 17 509 | 16 926 | 17 417 | 17 783 | -582 |
| Contratação de estudos, pareceres, projetos e consultoria | 1 950 | 73 500 | 31 500 | 0 | 71 550 |

(a) Os gastos com a frota automóvel incluem rendas/amortizações, inspeções, seguros, portagens, combustível, manutenção, reparação, pneumáticos, taxas e impostos.

2. Gastos Operacionais

2.1. Contratação de Estudos, pareceres, projetos e consultoria

Os gastos com a contratação de estudos, pareceres e consultoria são influenciados, significativamente, pela contratação de dois serviços, conforme se apresenta infra.

Valores em euros

| | Estimado | | Previsto | | 24/23 |
|--|---------------|----------------|---------------|---------------|---------------|
| | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | Var. |
| Gastos com contratações de estudos, pareceres e consultoria | 18 450 | 104 500 | 60 537 | 19 436 | 86 050 |
| Plano Diretor do Porto da Figueira da Foz | 0 | 24 500 | 10 500 | 0 | 24 500 |
| Estudo de viabilidade para a concessão e ampliação na Marina no Porto da Figueira da Foz | 0 | 49 000 | 21 000 | 0 | 49 000 |
| Consultoria no âmbito de projetos comunitários | 4 500 | 15 500 | 10 000 | 0 | 11 000 |
| Restantes | 13 950 | 15 500 | 19 037 | 19 436 | 1 550 |

2.1.1. Plano Diretor do Porto da Figueira da Foz

O crescimento do movimento portuário do Porto da Figueira da Foz, projetado para os próximos anos, e a aposta nas energias renováveis *off-shore*, marcam um novo paradigma relativamente ao atual modelo de exploração do Porto da Figueira da Foz e a seu impacto no meio envolvente onde se insere.

O investimento de “Melhoria das acessibilidades marítimas e das infraestruturas portuárias”, tal como exposto no ponto 4 do PAO, permitirá dar resposta à tendência mundial de aumento da dimensão dos navios que operam no mercado, permitindo, assim, assegurar a competitividade do porto e sua sustentabilidade, pelo que importa, em 2024, iniciar um processo de reflexão estratégica do porto o qual, para além de se centrar no desenvolvimento da estratégia para os próximos 10 anos, também versará outras dimensões, como seja a adaptação da infraestrutura portuária à procura atual e futura, o desenvolvimento ambientalmente responsável e o seu contributo para o desenvolvimento económico das regiões onde se insere, contando, para isso, com o contributo de vários *stakeholders*, portuários e não portuários, que se inserem na área de influência do Porto da Figueira da Foz.

Em face do exposto, a APFF, S.A. pretende, em 2024, realizar um estudo que permita nortear os órgãos decisores para os próximos 10 anos.

2.1.2. Estudo de viabilidade para a concessão e ampliação na Marina no Porto da Figueira da Foz

O estudo de viabilidade para a concessão da Marina no Porto da Figueira da Foz, incluindo a sua eventual ampliação e construção de terminal de cruzeiros de pequena dimensão, prevista realizar em 2024 e 2025, insere-se na linha estratégica de desenvolvimento dos segmentos da náutica de recreio e de cruzeiros de pequena dimensão no Porto da Figueira da Foz, enquanto fontes de receita complementares à atividade portuária.

Com a realização deste estudo pretende-se habilitar o Conselho de Administração da APFF, S.A. no processo de tomada decisão sobre a viabilidade da concessão da marina e sua eventual ampliação e bem assim da construção de terminal de cruzeiros de navios de pequena dimensão, enquanto estratégia de reforço da posição competitiva do Porto da Figueira da Foz no negócio da náutica de recreio e de cruzeiros costeiros, potenciando o crescimento das receitas desta Administração Portuária em tal negócio.

2.1.3. Consultoria no âmbito de projetos comunitários

A APFF, S.A. necessitou de recorrer a serviços de consultoria para a elaboração de candidatura ao PRR – C13 – I02 – Apoio à concretização de Comunidades de Energia Renovável e Autoconsumo Coletivo – Eficiência energética em edifícios da administração pública central”, cujo montante será totalmente participado em caso de aprovação da candidatura.

ANEXO 9

Análise custo-benefício dos Conjunto dos encargos com deslocações, ajudas de custo e alojamento, os associados à frota automóvel e com contratação de estudos, pareceres, projetos e consultoria

FUNDAMENTAÇÃO PARA O ACRÉSCIMO DOS GASTOS OPERACIONAIS

APFF – ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DA FIGUEIRA DA FOZ, S.A.

1. Nota Introdutória

O Decreto-Lei n.º 10/2023, de 8 de fevereiro, que aprova o Decreto-Lei de Execução Orçamental para 2023 (DLEO para 2023), estabelece, na alínea a) do n.º 4 do artigo 133.º, o seguinte:

“4 — Sem prejuízo dos números anteriores, devem ainda ser iguais ou inferiores ao valor registado em 2022 os seguintes gastos operacionais:

- a) Com pessoal, excluído os relativos aos órgãos sociais, corrigidos dos impactos do cumprimento de disposições legais, de orientações expressas do acionista Estado, em matéria de concretização do acordo de médio prazo para a melhoria dos rendimentos, dos salários e da competitividade, celebrado a 9 de outubro de 2022, das valorizações remuneratórias que sejam obrigatórias, nos termos do disposto na Lei do Orçamento do Estado, bem como do efeito do absentismo e de indemnizações por rescisão contratual, salvo quando se tratar de rescisões por mútuo acordo;*
- b) Com fornecimentos e serviços externos, corrigido do impacto do aumento dos produtos energéticos, incluindo os impactos deste nos gastos com transportes, nos termos da alínea c) do n.º 2;”*

Mais determina, o referido DLEO para 2023, no seu n.º 5 que *“o acréscimo dos gastos operacionais referidos no número anterior apenas pode ocorrer em situações excecionais e devidamente identificadas, quantificadas e fundamentadas, nomeadamente revisões de preços contratualmente estabelecidas, ou sustentadas em análise custo-benefício, e na evidência de recuperação a médio prazo, ou se acompanhado por um aumento de, pelo menos, igual proporção do volume de negócios, mediante autorização do membro do Governo responsável pela área das finanças, em sede de apreciação do plano de atividades e orçamento da empresa.”*

Tal entendimento surge reforçado do Despacho n.º 324/2023-SET, de 3 de agosto, onde se refere que *“O acréscimo dos GO, apenas pode ocorrer em situações excecionais, devidamente fundamentadas e sustentadas em análise custo-benefício, e acompanhadas da demonstração da efetiva cobertura orçamental, mediante autorização do membro do Governo responsável pela área das finanças, em sede de aprovação da proposta de PAO da empresa”*.

Para 2024, a APFF – Administração do Porto da Figueira da Foz, S.A. (APFF, S.A.) prevê, no seu Plano de Atividades e Orçamento (PAO) elaborado para o triénio 2024-2026, que os gastos operacionais diminuam 171 mil euros, face ao estimado para 2023, conforme se evidencia na tabela infra.

| | Valores em euros | | | | |
|--------------------------|------------------|-----------|-----------|-----------|----------|
| | Estimado | | Previsto | | 24/23 |
| | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | Var. |
| Gastos Operacionais | 5 174 616 | 5 009 384 | 4 395 513 | 4 649 646 | -165 232 |
| (1) CMVMC | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| (2) FSE | 3 393 879 | 3 239 420 | 2 630 270 | 2 950 584 | -154 460 |
| (3) Gastos com o pessoal | 1 780 736 | 1 769 964 | 1 765 243 | 1 699 062 | -10 772 |

2.1. Recrutamentos

3.1.1. Recrutamentos previstos realizar em 2024

A APFF, S.A. prevê, em 2024, recrutar 1 colaborador, conforme apresentado na tabela infra.

| Categoria | Área | Data Entrada |
|----------------------------------|--------------|------------------|
| Reforço de áreas críticas | | |
| Administrativo * | DCP – Marina | Setembro de 2024 |

Legenda:

DCP – Direção de Coordenação Portuária,

O quadro de pessoal que constitui o trem naval tem que se encontrar dimensionado às necessidades do serviço de modo a garantir a entrada e saída de navios, todos os dias da semana, entre as 07:00 e as 01:00, sem descorar o gozo de folgas, descansos e férias.

Verifica-se, atualmente, a necessidade de reforçar o quadro de pessoal com um motorista marítimo.

Analisando as competências e o perfil dos atuais colaboradores da APFF, S.A., concluiu-se que um agente de exploração, atualmente afeto à receção da Marina da Figueira da Foz, reúne as condições necessárias para poder prestar este serviço.

Neste sentido inscreveu-se, no PAO para o triénio 2024-2026, a transferência desse colaborador para o trem naval, com os impactos remuneratórios associados, e a necessidade de recrutamento de um técnico administrativo que ficará afeto à receção da Marina do Porto da Figueira da Foz.

Tal como demonstrado na tabela infra esta opção é economicamente vantajosa para a APFF, S.A., dado que, face ao cenário de recrutamento de um motorista marítimo, a alocação do atual colaborador no trem naval e o recrutamento do técnico administrativo implicam uma poupança anual média estimada de 11 mil euros, conforme a tabela infra.

| | 2024 | 2025 | 2026 |
|---|----------------|----------------|----------------|
| (1) Recrutamento de um Marítimo | 37 520 | 37 520 | 37 520 |
| (2) Realocação existente e recrutamento de um Administrativo | 26 286 | 26 286 | 26 286 |
| -- Acréscimo na realocação de colaborador existente | 11 734 | 11 734 | 11 734 |
| -- Recrutamento de Administrativo | 14 551 | 14 551 | 14 551 |
| (3) Diferença | -11 234 | -11 234 | -11 234 |

Referente às Remunerações acessórias da respetiva Carreira

Importa, ainda, referir que a APFF, S.A. irá realizar, durante o ano de 2024, um estudo de viabilidade para a concessão e ampliação na Marina no Porto da Figueira da Foz, onde, entre outros cenários, se analisará a eventual concessão da Marina. Caso este cenário se concretize, o da concessão da Marina, existem duas alternativas a ser equacionadas, ou o administrativo será transferido para o concessionário ou será afeto ao serviço administrativo da APFF, S.A., cuja idade média dos colaboradores desta categoria ascende, a 31 de dezembro de 2023, a 59 anos.

3.2. Recrutamentos destinados a substituir aposentações

Nos termos do artigo 1.º do artigo 132.º do Decreto-Lei n.º 10/2023, de 8 de fevereiro, que aprova o Decreto-Lei de Execução Orçamental para 2023, “O órgão máximo de gestão de empresa do setor empresarial do Estado detém competência para a celebração de contratos de trabalho sem termo para substituição, para a mesma função, de trabalhadores que cessem o vínculo de emprego por causa não imputável à entidade empregadora e que desempenhem tarefas correspondentes a necessidades permanentes, devidamente justificadas, desde que a remuneração do trabalhador a contratar:

- a) Corresponda à base da respetiva carreira e categoria profissional prevista em instrumento de regulamentação coletiva de trabalho ou em regulamento interno; ou
- b) Represente um custo anualizado igual ou inferior ao custo anualizado com o trabalhador substituído.”

A idade média, a 31 de dezembro de 2023, dos colaboradores ao serviço da APFF, S.A., ascende a 57 anos, destacando-se o facto de 19 colaboradores terem mais de 60 anos. Tal facto implicará que, nos próximos anos se registre um número elevado de aposentações, cujo substituição poderá não ser necessária podendo optar-se pela externalização dos serviços prestados por esses colaboradores ou pelo reforço do modelo de partilha de serviços partilhados onde a APA, S.A. presta serviços à APFF, S.A..

Neste sentido, apresenta-se, na tabela infra, o quadro resumo com as **aposentações** previstas ocorrer no triénio 2024-2026 e as respetivas necessidades de substituição, quantificando-se 10 saídas, das quais será necessário substituir 3.

| Data | Área | Categoria Aposentação | Substituir | | |
|------------------------|------|-----------------------|------------|----------|--|
| | | | Sim | Não | Observação |
| Janeiro de 2024 | DCP | Serralheiro Civil | X | | |
| | DCP | Motorista de Pesados | | X | Não se prevê a sua substituição. |
| | DCP | Agente de Exploração | | X | Não se prevê a sua substituição decorrente do facto desta Administração Portuária pretender concessionar o serviço de amarração e desamarração a navios. |
| Agosto de 2024 | DCP | Técnico Auxiliar | | X | Não se prevê a sua substituição. |
| | DFDO | Técnico | | X | Não se prevê a sua substituição, atento o regime de partilha de serviços de back-office implementado. |
| Outubro de 2024 | DCP | Operador de Cais | | X | Não se prevê a sua substituição decorrente do facto desta Administração Portuária pretender concessionar o serviço de amarração e desamarração a navios. |
| Total 2024 | | 6 | 1 | 5 | |
| Janeiro de 2026 | DCP | Agente de Exploração | X | | |
| | DCP | Cantoneiro | | X | Não se prevê a sua substituição. |
| | DCP | Pedreiro | | X | Não se prevê a sua substituição. |
| Setembro de 2026 | DCP | Mestre Tráfego Local | X | | |
| Total 2026 | | 4 | 2 | 2 | |
| Total 2024-2026 | | 10 | 3 | 7 | |

Legenda:

DCP – Direção de Coordenação Portuária

DFDO – Direção Financeira e de Desenvolvimento Organizacional

Os impactos financeiros anualizados destas substituições foram incluídos no PAO da APFF, S.A., para o triénio 2024-2026, conforme se demonstra na tabela infra.

| | Valores em euros | | | |
|---|------------------|----------------|----------------|----------------|
| | P 2024 * | P 2025 * | P 2026 * | Total |
| Custo dos colaboradores que se aposentarão entre 2024 e 2026 | 194 736 | 194 736 | 336 106 | 725 578 |
| Custo dos colaboradores que se aposentarão em 2024 | 194 736 | 194 736 | 194 736 | 584 208 |
| Serralheiro Civil | 31 168 | 31 168 | 31 168 | 93 504 |
| Motorista de Pesados | 28 354 | 28 354 | 28 354 | 85 062 |
| Agente de Exploração | 31 132 | 31 132 | 31 132 | 93 396 |
| Técnico Auxiliar | 32 211 | 32 211 | 32 211 | 96 633 |
| Técnico | 47 654 | 47 654 | 47 654 | 142 962 |
| Operador de Cais | 24 217 | 24 217 | 24 217 | 72 651 |
| Custo dos colaboradores que se aposentarão em 2026 | 0 | 0 | 141 370 | 141 370 |
| Agente de Exploração | 0 | 0 | 39 416 | 39 416 |

Valores em euros

| | P 2024 * | P 2025 * | P 2026 * | Total |
|--|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Cantoneiro | 0 | 0 | 25 280 | 25 280 |
| Pedreiro | 0 | 0 | 34 293 | 34 293 |
| Mestre Tráfego Local | 0 | 0 | 42 381 | 42 381 |
| Novos Recrutamentos para suprir aposentações | 12 492 | 12 492 | 46 366 | 71 350 |
| Custo com os recrutamentos para substituir colaboradores, em 2024 | 12 492 | 12 492 | 12 492 | 37 476 |
| Serralheiro Civil | 12 492 | 12 492 | 12 492 | 37 476 |
| Custo com os recrutamentos para substituir colaboradores, em 2026 | 0 | 0 | 33 874 | 33 874 |
| Agente de Exploração | 0 | 0 | 33 874 | 33 874 |
| Mestre Tráfego Local | 0 | 0 | 11 199 | 11 199 |
| Resultado (Recrutamentos – Aposentações) | 182 244 | 182 244 | 289 740 | 654 228 |

* Impacto anualizado.

3. Conclusões

Em face do que antecede demonstra-se que os recrutamentos previstos no PAO da APFF, S.A., para o triénio 2024-2026, obedecem a um racional económico e adequado às necessidades de uma organização eficiente.

Mais ficou demonstrado que todos os recrutamentos são indispensáveis para colmatar necessidades detetadas, que têm vindo a ser asseguradas por todos os colaboradores da APFF, S.A., ou com a sobrecarga de determinados sectores com notório prejuízo para a fluidez administrativa dos processos desta Administração Portuária.

ANEXO 10

Memória descritiva e justificativa do “Projeto Melhoria das Acessibilidades Marítimas e Infraestruturas do Porto da Figueira da Foz”

Projeto “Melhoria das Acessibilidades Marítimas e Infraestruturas do Porto da Figueira da Foz”

MEMÓRIA DESCRITIVA E JUSTIFICATIVA DO PROJECTO

COMPETE 2020, EIXO IV, PI 7.3
AVISO N.º 01/RAIT/2019



Setembro 2019

ÍNDICE

| | Página |
|--|--------|
| MEMÓRIA DESCRITIVA E JUSTIFICATIVA DO PROJETO | |
| 1. Introdução | 3 |
| 2. Descrição, Justificação e Objetivos do Projeto | 4 |
| 3. Cronograma de Execução Física e Financeira do Projeto | 6 |
| 4. Estudo de Viabilidade Económico-Financeiro do Investimento | 9 |
| 5. Contributo da Operação para os objetivos do POCI | 14 |
| 6. Cumprimento da Legislação Nacional e Comunitária em Matéria Ambiental | 17 |
| 7. Cumprimento da Legislação Nacional e Comunitária em Matéria Ambiental | 18 |

1. Introdução

O presente documento visa a descrição, justificação, apresentação dos resultados previstos alcançar e avaliação económica e financeira do projeto “Melhoria das acessibilidades marítimas e infraestruturas do Porto da Figueira da Foz” com vista a submissão de candidatura a co-financiamento comunitário no âmbito do Aviso 01/RAIT/2019, do Programa Operacional da Competitividade e Internacionalização (POCI), Eixo Prioritário IV.

O presente projeto visa conferir maior capacidade ao Porto da Figueira da Foz para responder à tendência de aumento da dimensão dos navios que operam no mercado, designadamente no segmento do transporte marítimo de curta distância, criando condições mais atrativas para o transporte multimodal de base marítima face ao transporte rodoviário. Com a conclusão do presente investimento, o porto ficará acessível a navios até 140 metros de comprimento e 8 metros de calado.

Ressalta-se que na senda de dar resposta às necessidades manifestadas pelo tecido industrial que serve, designadamente dos associados da sua Comunidade Portuária, este projeto é um investimento basilar para a sustentabilidade e crescimento dos negócios portuário e logístico desenvolvidos no Porto da Figueira da Foz. Importa a este respeito mencionar que o mesmo se insere na “Estratégia para o Aumento da Competitividade Portuária”, definida pelo Governo Português e aprovada através da Resolução do Conselho de Ministro n.º 175/2017, de 24 de novembro.

Estima-se que o custo total de investimento do presente projeto ascenda a cerca de **18,3 milhões de euros**.

2. Descrição, Justificação e Objectivos do Projecto

Descrição:

O projeto “Melhoria das acessibilidades marítimas e infraestruturas portuárias” consiste no aprofundamento da barra, canal de acesso e bacia de manobras dos terminais comerciais do porto, incluindo as necessárias adaptações do respetivo cais acostável e a reconfiguração da bacia de manobras através da remoção do molhe da doca de bacalhoeiros, de modo a permitir o acesso a navios de maior comprimento e calado e a melhoria das suas condições de navegabilidade.

O projeto proposto inclui ainda a instalação de um pontão flutuante para o estacionamento de rebocadores, visto hoje estes utilizarem o cais comercial e/ou a bacia de manobras, em função do tráfego de mercadorias e tal gerar ineficiências operacionais e aumento do risco de ocorrência de acidentes.

Face ao supra exposto, os principais trabalhos são a dragagem de 1º estabelecimento dos fundos da barra, anteporto e canal interior de navegação incluindo a bacia de manobras do cais comercial às cotas de -10,5m (Z.H.), -9,5m (Z.H.) e -8m (Z.H.) respetivamente, o reforço da estrutura do cais comercial em toda a sua extensão para a sua adaptação aos novos fundos e o seu apetrechamento de modo a lhe conferir condições para a acostagem de navios de maior dimensão. Adicionalmente e com vista a reforçar as condições operacionais e de segurança do porto face ao aumento do porte dos navios perspectivado, estão ainda previstos os trabalhos de demolição do molhe da doca de bacalhoeiros, que permitirá alargar a bacia de rotação dos navios, e a instalação de pontão de estacionamento para os rebocadores que prestam serviços no porto.

A realização dos referidos trabalhos materializa-se com a **execução de três componentes de investimento**, as quais se consubstanciam na celebração de contratos de prestação de serviços e de empreitada. Em concreto, as componentes do presente investimento são: (a) execução de campanha de prospeção geofísica e geológica e de caracterização dos sedimentos do acesso e canais de navegação do porto; (b) elaboração do projeto técnico de execução dos trabalhos e Estudo de Impacto Ambiental; (c) empreitada de melhoria das acessibilidades marítimas e infraestruturas portuárias.

Justificação:

O presente projeto visa dar resposta ao aumento da dimensão dos navios que operam no mercado e, por essa via, assegurar a competitividade do porto e a sua sustentabilidade económica. Adicionalmente, espera-se que a concretização do investimento em análise, aumente as condições de segurança oferecidas pelo porto, mormente, na realização das manobras de atracação dos navios ao cais e contribua para uma maior rentabilização do mesmo. Para este aspeto contribui o facto de o projeto em apreço prever que o cais comercial, ao contrario da situação atual em que os fundos variam entre -6m (ZH) e -7m (ZH) passe a possuir, em toda a sua extensão, fundos adjacentes a -8m (Z.H).

Ressalta-se ainda que este investimento dará resposta ao aumento da procura dos clientes atuais do porto para a utilização de navios de maior dimensão, driver determinante para o aumento da competitividade dos seus fluxos no mercado internacional. Este será também um importante fator de maior atratividade do porto para a captação de novos fluxos de mercadorias, porquanto impactará em menor custo logístico para os agentes económicos.

Por fim, ressalta-se que este é efetivamente um investimento estruturante para a competitividade do Porto da Figueira da Foz e, conseqüentemente, das empresas localizadas na sua área de influência, facto que se encontra reconhecido pela sua inclusão na "*Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente*", aprovada através da Resolução do Conselho de Ministro n.º 175/2017, de 24 de novembro.

Objetivos/resultados:

O porto após o aprofundamento dos fundos do seu acesso e canal de navegação e adequação das condições de atracação do cais comercial em toda a sua extensão irá ficar capacitado **para a entrada de navios até um calado de 8 metros e comprimento até 140 metros**, o que relativamente às condições hoje oferecidas, navios com calado até 6,5 metros e comprimento até 120 metros, corresponde a **um aumento da capacidade da oferta do porto para um novo patamar de navios**.

O aumento da oferta do porto ao nível da dimensão dos navios permitirá dar resposta às necessidades manifestadas pelos agentes económicos que o utilizam, na medida em que tal contribuirá para a **redução dos seus custos logísticos, incluindo o preço do frete e dos serviços portuários por unidade transportada**.

Por outro lado, este investimento permitirá ainda melhorar as condições de manobra dos navios e proporcionar um incremento da eficiência dos serviços portuários prestados, o que contribuirá para uma **maior rentabilização das infraestruturas existentes**.

Por fim, ressalta-se que, para efeitos de quantificação dos resultados esperados alcançar com o presente investimento, se admite que o mesmo conduzirá, no ano cruzeiro do projeto, a um incremento do movimento de mercadorias do porto em 500 mil toneladas.

3. Cronograma de Execução Física e Financeira do Projeto

Conforme atrás mencionado, prevê-se que a melhoria das acessibilidades marítimas e infraestruturas do Porto da Figueira da Foz envolva a execução de três componentes de investimento, materializadas em dois contratos de prestação de serviços e uma empreitada de obras públicas, totalizando o valor de 18,3 milhões de euros (vide cronograma de execução física e financeira da operação, por componente de investimento, constante na página n.º 8 do presente documento).

As componentes de investimento que integram a presente operação e correspondente estado de execução na presente data é o seguinte:

1. **Elaboração de campanha de prospeção geofísica e geológica-geotécnica e de caracterização de sedimentos do canal de navegação e bacia de manobras:** estes trabalhos foram objeto de concurso público lançado em 16.02.2017, tendo culminado com a sua contratação em 13.10.2017 pelo valor de 289 mil euros. Os trabalhos contratados consistiram, grosso modo, na caracterização sedimentar dos fundos da barra, anteporto e canal interior de navegação a fim de determinar a tipologia e o volume de material a dragar face às cotas de dragagem necessárias para viabilizar o acesso e navegação do novo patamar de navios definido no presente investimento. Refira-se ainda que estes trabalhos foram concluídos em março de 2018;
2. **Elaboração do projeto técnico de aprofundamento da barra, canal de acesso e bacia de manobras do Porto da Figueira da Foz:** na sequência da conclusão dos trabalhos de caracterização sedimentar dos fundos do acesso e canal de navegação do porto, procedeu a Administração do Porto da Figueira da Foz, em 12.07.2018, ao lançamento de concurso público para a execução do projeto técnico e elaboração do estudo de impacto ambiental (EIA) dos trabalhos de melhoria das acessibilidades marítimas e das infraestruturas portuárias do porto. O contrato de prestação de serviços foi contratado em 26.11.2018, pelo valor de 248 mil euros, tendo o projeto técnico e o EIA sido concluídos em julho de 2019. Ressalta-se que o projeto foi submetido a processo de Avaliação de Impacto Ambiental (AIA) em 31.07.2019;
3. **Empreitada de melhoria das acessibilidades marítimas e infraestruturas portuárias:** esta componente de investimento será objeto de concurso público internacional, prevendo-se a sua abertura em finais do ano de 2019, data em que se considera expectável que o processo de Avaliação de Impacto Ambiental se encontre em fase

avançada de desenvolvimento. O preço base da empreitada estima-se em 17.338 mil euros, conforme orçamento apresentado em sede do projeto técnico elaborado, com um prazo de execução previsto de 24 meses.

Ressalta-se que, no custo de investimento orçado da operação, se encontra incluída estimativa de revisão de preços da empreitada prevista realizar, correspondente a 2,5% do seu valor total.

Ademais refira-se que, com vista a dar cumprimento ao guião de apresentação de candidaturas se anexa, atento o estado de desenvolvimento do projeto, somente o *check list* comprovativo do cumprimento da legislação comunitária e nacional do procedimento referente à contratação do projeto técnico, o qual teve início posterior a 01.01.2018.

Por último, refira-se que a data de conclusão prevista da operação é de **31 de dezembro de 2021**. Esta atende, por um lado, à data expectável de conclusão física da empreitada de melhoria das acessibilidades marítimas e infraestruturas portuárias e, por outro lado, à de apuramento do valor definitivo da revisão de preços (dependente da publicação em Diário da República dos índices utilizados para o seu cálculo), incluindo o prazo de 30 dias para a liquidação das respetivas faturas.

Quadro I: Cronograma físico e financeiro do projeto, por componente de investimento

Valores em euros; fluxos financeiros

| Componentes de investimento | Execução Física | | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | Total |
|--|-----------------|---------|----------------|----------------|------------------|------------------|-------------------|
| | Início | Fim | | | | | |
| Campanha de caracterização geológica e geotécnica da Barra | out. 17 | mar. 18 | 289 230 | | | | 289 230 |
| Projeto de execução do aprofundamento da barra, anteporto e canal interior e elaboração de Estudo de Impacto Ambiental | nov. 18 | jul. 19 | 0 | 210 783 | 37 197 | 0 | 247 980 |
| Empreitada de execução da melhoria das acessibilidades marítimas e infraestruturas portuárias | jun. 20 | jun. 21 | 0 | 0 | 8 669 121 | 8 669 121 | 17 338 242 |
| Ajustamento de preços (*) | jun. 20 | dez. 21 | 0 | 0 | 216 728 | 216 728 | 433 456 |
| TOTAL | | | 289 230 | 210 783 | 8 923 046 | 8 885 849 | 18 308 908 |

(*) Equivale a 2,5% do valor da empreitada objeto do presente investimento.

4. Estudo de Viabilidade Económico-Financeiro do Investimento

4.1. Principais Pressupostos Assumidos

Para efeitos de avaliação da viabilidade e da sustentabilidade económico-financeira do projecto (grau de cobertura dos gastos de exploração pelos rendimentos de exploração), teve-se em consideração o guia elaborado pela Comissão Europeia e que se consubstancia no documento "*Guide to Cost-benefit Analysis of Investment Projets*", edição de dezembro de 2014.

Foi igualmente preenchido o ficheiro disponibilizado pela Autoridade de Gestão do POCI destinado a apoiar os beneficiários na elaboração do estudo de viabilidade financeira dos investimentos submetidos a financiamento comunitário, o qual constitui um dos anexos carregados na plataforma eletrónica "Balcão 2020".

Como complemento à informação constante no referido ficheiro, ressaltam-se os seguintes pressupostos (os elementos de informação mencionados constituem anexos do mesmo):

- **Período de análise, vida útil do investimento e seu valor residual**

O estudo de viabilidade económico-financeiro do presente investimento tem subjacente um período de análise de 25 anos.

O valor residual do investimento foi apurado assumindo-se que as infraestruturas previstas construir possuem um período de vida útil de 80 anos. Este é equivalente ao considerado para infraestruturas de natureza equivalente às atualmente em exploração, como sejam o canal de acesso e o cais comercial do Porto da Figueira da Foz (em anexo se junta cópia da ficha dos correspondentes bens).

- **Rendimentos de exploração**

Com a concretização do presente investimento é espectável um aumento do movimento de mercadorias do Porto da Figueira da Foz, relativamente ao seu movimento atual, em **mais 500 mil toneladas**. Abaixo apresenta-se quadro com a evolução e correspondente incremento do movimento de mercadorias previsto no Porto da Figueira da Foz no cenário de realização do investimento, sendo que, para efeitos do seu apuramento, se admitiu que a atividade do porto no cenário de não realização do investimento se manteria constante em torno das 2.060 mil toneladas.

Quadro II: Evolução do tráfego de mercadorias do Porto da Figueira da Foz em cenário de investimento

| | 2017 (1) | 2018(1) | 2019 a 2021 | 2022 (2) | 2025 | 2028 e anos seguintes |
|-----------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-----------------------|
| Tráfego de Mercadorias (t) | 2.057.032 | 2.019.998 | 2.060.000 | 2.140.000 | 2.420.000 | 2.560.000 |
| Acréscimo de movimento | | | | 80.000 | 360.000 | 500.000 |
| Carga Geral Fracionada | 991.086 | 868.634 | 915.000 | 935.000 | 1.055.000 | 1.135.000 |
| Pasta para papel | 702.912 | 654.306 | 680.000 | 700.000 | 780.000 | 780.000 |
| Madeira | 237.869 | 164.622 | 170.000 | 170.000 | 200.000 | 250.000 |
| Outras cargas gerais | 50.305 | 49.706 | 65.000 | 65.000 | 75.000 | 105.000 |
| Carga Contentorizada | 187.919 | 156.798 | 160.000 | 200.000 | 300.000 | 300.000 |
| Graneis Sólidos | 868.044 | 977.552 | 970.000 | 990.000 | 1.050.000 | 1.110.000 |
| Vidro moído | 250.016 | 242.529 | 250.000 | 250.000 | 250.000 | 250.000 |
| Argila | 333.538 | 393.605 | 400.000 | 400.000 | 400.000 | 400.000 |
| Subprodutos Madeira | 75.181 | 132.123 | 130.000 | 130.000 | 130.000 | 130.000 |
| Outros graneis sólidos | 209.309 | 209.295 | 190.000 | 210.000 | 270.000 | 330.000 |
| Graneis Líquidos | 9.983 | 17.014 | 15.000 | 15.000 | 15.000 | 15.000 |

(1) Valores efetivos;

(2) Primeiro ano de exploração do projeto.

No cenário de realização do investimento de melhoria das acessibilidades marítimas e infraestruturas do Porto da Figueira da Foz prevê-se que, atenta a evolução histórica das suas cargas principais e recolha das expectativas da Comunidade Portuária do porto, este registe entre o ano que antecede o início da exploração do aludido projeto, 2021, e o seu ano cruzeiro, em 2028, uma variação positiva de cerca de 25%. Este aumento resulta essencialmente do contributo das seguintes cargas:

- **Carga geral fracionada:** aumento de 220 mil toneladas, justificado pela recuperação e reforço do movimento de exportação da pasta de papel (+ 100 mil toneladas) e pela captação de novas cargas (+ 120 mil toneladas);
- **Carga contentorizada:** aumento de 140 mil toneladas, justificado pela viabilização de um novo serviço *feeder* de carga contentorizada;
- **Granéis sólidos:** aumento de 140 mil toneladas, provenientes da captação de novos fluxos de granéis sólidos.

O valor dos rendimentos do projeto resulta da aplicação dos tarifários em vigor em 2019 ao acréscimo de atividade previsto alcançar com a sua execução. Neste contexto, estima-se que no ano cruzeiro, em 2028, o valor dos rendimentos do projeto ascenda a 640 mil euros (preços constantes). Em anexo se junta cópia do Regulamento de Tarifas para 2019 e da Informação n.º 1/GE-FF/19, referente à aprovação pelo Conselho de Administração da APFF, S.A da atualização para 2019 dos valores unitários das taxas fixadas no n.º 2 do artigo.º 2 das “Normas para Utilização dos Terminais de Carga Geral e Granéis Sólidos do Porto da Figueira da Foz”.

Gastos de exploração

Com a exploração do projeto, em 2022, prevê-se que a APFF registre um aumento dos seguintes gastos:

- **Dragagens de manutenção:** considerando que a barra, canal principal de navegação e bacias de acostagem do porto irão ficar dotadas de novos fundos com a execução do presente projeto, verificar-se-á um aumento anual do volume de dragagens de manutenção do porto, prevendo-se um acréscimo de 200 mil m³/ano (150 mil m³ na barra e anteporto e 50 mil m³ nas bacias de acostagem dos terminais comerciais). Nos dois primeiros anos de exploração do projeto admite-se que apenas seja necessário a realização de dragagens de manutenção na barra e anteporto, face à sua maior exposição à agitação marítima e à dinâmica sedimentar que se regista de norte para sul e que nas bacias de acostagem é de menor intensidade. Nestes termos, o valor estimado dos gastos com dragagens de manutenção do projeto, em 2024, tendo como base o preço unitário de 2€/m³ (valor aproximado ao contratado em 2018 para trabalhos equivalentes), estima-se em mais 400 mil euros;
- **Manutenção e conservação dos equipamentos de cais e do terraplano:** o projeto prevê o fornecimento e a instalação de defensas, escadas e cabeços de amarração adequados ao aumento do porte dos navios permitido pela execução do presente investimento. Com vista a determinar o gasto de manutenção dos referidos equipamentos, admite-se como pressupostos o preço unitário contratado, em 2018, pela Administração do Porto de Aveiro para a realização de trabalhos da mesma natureza e a execução de intervenções com periodicidade de 10 em 10 anos. O valor de cada intervenção estima-se em 126 mil euros, com um gasto anual de 64 mil euros face à assunção de que a mesma será realizada em dois anos e assim não comprometerá a exploração normal dos terminais comerciais,

Os rendimentos e gastos de exploração do projeto de melhoria das acessibilidades marítimas e infraestruturas do projeto, atentos os pressupostos supra explicitados, constam do quadro III.

Quadro III: Estudo de Viabilidade Económico-financeira do projeto

Valores em euros

| Anos | Investimento | Ganhos de exploração | Gastos de exploração | RLE | Valores atualizados | | |
|--------------|-------------------|----------------------|----------------------|------------------|---------------------|------------------|--------------------|
| | | | | | I | RLEA | FCF |
| 2018 | -289 230 | 0 | 0 | 0 | -289 230,00 | 0 | -289 230 |
| 2019 | -210 783 | 0 | 0 | 0 | -210 783,00 | 0 | -210 783 |
| 2020 | -8 706 318 | 0 | 0 | 0 | -8 371 459,62 | 0 | -8 371 460 |
| 2021 | -8 669 121 | 0 | 0 | 0 | -8 015 090 | 0 | -8 015 090 |
| 2022 | 0 | 96 153 | 300 000 | -203 847 | 0 | -181 219 | -181 219 |
| 2023 | 0 | 206 591 | 300 000 | -93 409 | 0 | -79 846 | -79 846 |
| 2024 | 0 | 312 158 | 400 000 | -87 842 | 0 | -72 200 | -72 200 |
| 2025 | 0 | 395 524 | 400 000 | -4 476 | 0 | -3 538 | -3 538 |
| 2026 | 0 | 475 598 | 400 000 | 75 598 | 0 | 57 448 | 57 448 |
| 2027 | 0 | 530 975 | 400 000 | 130 975 | 0 | 95 702 | 95 702 |
| 2028 | 0 | 599 319 | 400 000 | 199 319 | 0 | 140 039 | 140 039 |
| 2029 | 0 | 599 319 | 400 000 | 199 319 | 0 | 134 653 | 134 653 |
| 2030 | 0 | 599 319 | 400 000 | 199 319 | 0 | 129 474 | 129 474 |
| 2031 | 0 | 599 319 | 463 740 | 135 579 | 0 | 84 682 | 84 682 |
| 2032 | 0 | 599 319 | 463 740 | 135 579 | 0 | 81 425 | 81 425 |
| 2033 | 0 | 599 319 | 400 000 | 199 319 | 0 | 115 102 | 115 102 |
| 2034 | 0 | 599 319 | 400 000 | 199 319 | 0 | 110 675 | 110 675 |
| 2035 | 0 | 599 319 | 400 000 | 199 319 | 0 | 106 418 | 106 418 |
| 2036 | 0 | 599 319 | 400 000 | 199 319 | 0 | 102 325 | 102 325 |
| 2037 | 0 | 599 319 | 400 000 | 199 319 | 0 | 98 389 | 98 389 |
| 2038 | 0 | 599 319 | 400 000 | 199 319 | 0 | 94 605 | 94 605 |
| 2039 | 0 | 599 319 | 400 000 | 199 319 | 0 | 90 967 | 90 967 |
| 2040 | 0 | 599 319 | 400 000 | 199 319 | 0 | 87 468 | 87 468 |
| 2041 | 0 | 599 319 | 463 740 | 135 579 | 0 | 57 208 | 57 208 |
| 2042 | 13 183 146 | 599 319 | 463 740 | 135 579 | 5 348 749 | 55 008 | 5 403 757 |
| Total | -4 692 306 | 11 006 785 | 8 454 960 | 2 551 825 | -11 537 813 | 1 304 786 | -10 233 027 |

Legenda:

CI: Custo de Investimento; GnE: Ganhos de Exploração; GsE: Gastos de Exploração; RLE: Rendimento Líquido Exploração; RLEA: Rendimento Líquido de Exploração Actualizados; FCFA/RLA: *Free Cash-Flow* atualizado/ Rendimento Líquido Atualizado.

- **Taxa de desconto dos cash-flows**

Assumiu-se, em cumprimento da disposição estabelecida no guia elaborado pela Comissão Europeia e atrás mencionado, a adoção de uma taxa de desconto para atualização dos *cash-flows* do projeto de 4%.

4.2. Resultados da Avaliação

Considerando os pressupostos atrás explicitados, conclui-se, de acordo com o quadro III, relativo ao cálculo do *Free Cash-Flow* atualizado (FCFA) ou do Rendimento Líquido Atualizado (RLA) do projeto de melhoria das acessibilidades marítimas e das infraestruturas do Porto da Figueira da Foz, o seguinte:

- O projeto é financeiramente sustentável, estimando-se que o RLEA (Rendimento Líquido de Exploração Atualizado) gerado durante o seu período de análise, admitindo-se uma taxa de desconto de 4%, ascenda a 1.304 mil euros;
- A exploração do presente projeto liberta meios financeiros insuficientes para cobrir a totalidade do valor de investimento estimado, sendo o "gap" ou défice de financiamento no valor de 10.233 mil euros;
- A taxa de funding gap apurada é de 60,6%, o que face à taxa de co-financiamento máxima de fundos comunitários definida no aviso n.º 01/RAIT/2019, 85%, permite justificar a obtenção de uma taxa de apoio do Fundo de Coesão de 51,51% para financiar o valor de investimento estimado (corresponde a 9.386 mil euros de apoio financeiro).

5. Contributo da operação para os objetivos do Programa Operacional Competitividade e Internacionalização (POCI)

Pretende-se neste ponto justificar a relevância da presente operação para os objetivos do COMPETE 2020, atentos os critérios e subcritérios de mérito **definidos no aviso n.º 01/RAIT/2019**.

Assim, atento o definido no aludido aviso convite, verifica-se, por critério e subcritério, que a operação candidata apresenta o seguinte enquadramento:

A.1. Critério "*Qualidade da Operação*" - Subcritério "*Melhoria da conectividade de Portugal com o resto da Europa*"

Os principais benefícios do presente projeto são a maior atratividade do porto nas cadeias logísticas de transporte do Corredor Atlântico (dimensão marítima), atenta a tendência de utilização pelo setor do "*shipping*" de navios de maior porte, e a redução dos custos logísticos das empresas fixadas no seu *hinterland*, e nesse sentido, um aumento da competitividade dos fluxos de mercadorias nos mercados internacionais.

Assim, pelo exposto, considera-se que a capacitação do porto para a demanda de navios de maior dimensão, dará um importante contributo para uma maior valorização da região que serve, mormente em termos da sua conectividade com a região atlântica, principal mercado das trocas comerciais internacionais nela geradas.

A.2. Critério "*Qualidade da Operação*" - Subcritério "*Melhoria da intermodalidade e interoperabilidade das infraestruturas*"

É expectável que o investimento proposto contribua para uma melhoria da intermodalidade, na medida em que serão criadas condições para um aumento da atratividade do Porto da Figueira da Foz junto dos principais atores das cadeias logísticas de transporte, armadores, operadores logísticos e carregadores, conduzindo por sua vez a um aumento do seu movimento portuário. Prevê-se, designadamente, que o projeto **potencie o crescimento do serviço regular de carga contentorizada para o norte da Europa e mediterrâneo** através do reforço dos fluxos do setor papelheiro, bem como da captação de novos fluxos provenientes do transporte rodoviário.

O acréscimo de carga prevista gerar pelo projeto é de 500 mil toneladas no ano cruzeiro do projeto (em 2028).

A.3. Critério "Qualidade da Operação" - Subcritério "Robustez da equipa de projeto, do planeamento e da metodologia de acompanhamento e monitorização da operação"

A Administração do Porto da Figueira da Foz prevê afetar, à semelhança do realizado em outros processos de implementação e acompanhamento de projetos cofinanciados por fundos comunitários uma equipa multidisciplinar, liderada pelo Gabinete de Estratégia e ponto de contacto com a Autoridade de Gestão, constituída por técnicos superiores de várias áreas funcionais, como seja um da área financeira/contabilidade, um da área jurídica, um da área de engenharia civil e do ambiente e um da área de negócio.

O acompanhamento da presente operação será coordenado pelo Gabinete de Estratégia, que através de folha de calculo, objeto de atualização mensal, avaliará o cumprimento das principais obrigações fixadas no contrato de financiamento de fundos comunitários e bem assim o seu estado de execução física e financeira face aos compromissos ali estabelecidos e ao plano de trabalhos que, para cada para cada uma das componentes de investimento cofinanciadas, for entretanto aprovado pela APFF, S.A..

Por último, refira-se ainda que, para melhor acompanhamento da operação será constituído um dossiê de projeto com todos os elementos referentes ao mesmo, mormente os necessários para demonstrar o cumprimento das obrigações definidas no contrato de financiamento comunitário e os relativos à monitorização da sua execução física e financeira.

B1. Critério "Impacto da Operação" - Subcritério "Redução dos tempos e dos custos de transporte"

Em consonância com o mencionado no critério A1 é esperado que a melhoria da acessibilidade marítima do Porto da Figueira da Foz, em consequência da sua capacitação física para a escala de navios de maior calado e comprimento, induza uma redução dos custos de transporte suportados pelos agentes económicos proporcionado pelo efeito "economias de escala". Efetivamente, é expectável que através da utilização de navios de maior dimensão, os agentes económicos beneficiem de uma redução do preço por tonelada transportada como também de uma diluição dos custos fixos portuários.

B2. Critério "Impacto da Operação" - Subcritério "Melhoria da eficiência e competitividade do sistema marítimo-portuário nacional com ligação às RTE-T"

O Porto da Figueira da Foz, no qual a presente ação de investimento se insere, apesar de ainda não cumprir os patamares mínimos de volume de carga definidos no Regulamento da Comissão Europeia n.º 1315/2013, de 11 de dezembro, para poder ser integrado na RTE-T, constitui em termos efetivos um importante nó logístico dos fluxos de mercadorias do Corredor Atlântico.

Através da execução do presente investimento, o Porto da Figueira da Foz melhorará a sua capacidade para servir a economia nacional, na medida em que passará a oferecer infraestruturas mais eficientes para as empresas acederem aos mercados internacionais, mormente as que integram o Corredor Atlântico.

Assim, o certo é que a melhoria das acessibilidades marítimas e infraestruturas do Porto da Figueira da Foz concorrem para o aumento da competitividade do tecido económico nacional e para o reforço da sua capacidade de internacionalização, destacando-se o setor dos produtos de papel e pasta de papel que o reconhece como uma das principais portas de saída dos seus produtos para o mercado europeu.

B3. Critério "*Impacto da Operação*" - Subcritério "Contributo para a concretização dos indicadores de resultado do COMPETE 2020 ou de outros indicadores de resultado relevantes"

Dos indicadores de resultado definidos pelo COMPETE 2020, aquele que se enquadra na presente operação refere-se ao indicador "*volume de mercadorias movimentadas no porto intervencionado (mil toneladas)*".

Fruto de auscultações realizadas pela Administração Portuária junto da Comunidade Portuária e aos principais clientes do Porto da Figueira da Foz, prevê-se que o porto, após a realização do investimento em apreço, possa registar um aumento do seu tráfego de mercadorias em 500 mil toneladas.

De acordo com o exposto no âmbito do estudo de viabilidade económico-financeiro do investimento, a capacitação física do porto para a escala de navios de maior dimensão, permitirá que o porto assegure a movimentação dos fluxos atuais como também potencie o seu reforço e a captação de novos fluxos.

B4. Critério "*Impacto da Operação*" - Subcritério "Externalidades positivas da operação noutros domínios temáticos apoiados por FEEI"

Por fim, importa ressaltar que o presente projeto será gerador de externalidades ambientais, sociais e económicas positivas, na medida em que, após o investimento, o porto reforçara a sua posição competitiva no segmento de *Short Sea Shipping*, o que lhe permitirá assegurar a manutenção dos seus fluxos atuais como também capacidade para captar novos fluxos de mercadorias.

Prevê-se que os **benefícios ambientais** provenham do aumento do tráfego de mercadorias gerado pelo projeto, proporcionados, por um lado, por fluxos captados ao modo rodoviário e, por outro lado, pelo aumento da eficiência das operações portuárias.

Os **benefícios económicos e sociais** previstos gerar pelo projeto traduzem-se nos ganhos de competitividade previstos alcançar pelas empresas servidas pelo porto, das quais se destacam as que integram a Comunidade Portuária do Porto da Figueira da Foz.

Das empresas que hoje utilizam o porto destacam-se as da indústria dos produtos de papel e pasta de papel, um dos principais contribuintes para as exportações nacionais e por conseguinte geradoras de riqueza para o país. Nestes termos, é expectável que a realização do presente projeto aumente a importância que, designadamente, hoje as referidas empresas possuem na economia nacional, quer em termos económicos quer em termos sociais.

6. Cumprimento da legislação nacional e comunitária em matéria ambiental

A empreitada objeto do presente investimento encontra-se **sujeita** a procedimento de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), ao abrigo da alínea n) do n.º 10 do Anexo II do Decreto-Lei nº 152-B/2017, de 11 de dezembro, visto envolver a execução de uma dragagem de aprofundamento de canais de navegação com um volume de material superior a 100 mil m³.

O Estudo de Impacte Ambiental foi concluído em julho de 2019, tendo a Administração do Porto da Figueira da Foz instruído o projeto a procedimento de AIA em 31.07.2019. Ressalta-se ainda que, atento os prazos previstos na lei, é expectável que a correspondente Declaração de Impacte Ambiental seja emitida em dezembro do corrente ano.

Por fim, importa mencionar que, em anexo se junta o *check-list* de verificação do cumprimento da legislação nacional e comunitária em matéria ambiental, conforme previsto no aviso convite para apresentação de candidaturas n.º 1/RAIT/2019.

7. Anexos

- Ficha de Verificação de Procedimentos de Contratação Pública do Concurso Público para a Elaboração de Projeto de Aprofundamento da Barra, Canal de Acesso e Bacia de Manobras do Porto da Figueira da Foz (*chek-list*);
- Cópia dos documentos referidos no ponto anterior;
- Cópia das fichas dos bens “20110036- Infraestrutura Marítima Terminal Graneis Sólidos” (reforço da estrutura do cais) e “20100040- Prolongamento do Molhe Norte” (inclui a construção do novo canal de navegação adjacente);
- Cópia do Regulamento de Tarifas para 2019 do Porto da Figueira da Foz;
- Cópia da Informação n.º 1/GE-FF/19, referente à aprovação pelo Conselho de Administração da APFF, S.A. da atualização para 2019 dos valores unitários das taxas fixadas no n.º 2 do artigo. º 2 das “Normas para Utilização dos Terminais de Carga Geral e Granéis Sólidos do Porto da Figueira da Foz”;
- *Check-list* de Verificação do Cumprimento da Legislação Ambiental do Projeto.

| I. PRESSUPOSTOS E ORIENTAÇÕES | | |
|---|--|---|
| ESTUDO DE VIABILIDADE FINANCEIRA | | |
| Variáveis de análise | Pressupostos assumidos | Fundamentação / suporte documental |
| Operação/investimento novo ou de continuidade? | Trata-se de investimento novo. | |
| O beneficiário tem a gestão direta do investimento/exploração? | Sim. A operação proposta a financiamento será diretamente explorada pela APFF, S.A. | |
| Método de determinação da receita líquida potencial da operação | Prevê-se adotar o método incremental para determinar as receitas e os gastos de exploração do projeto. As receitas do projeto decorrem do acréscimo de atividade portuária esperada registar pelo porto após a execução do presente investimento aplicado ao tarifário em vigor em 2019. Os gastos de exploração do projeto respeitam essencialmente ao aumento do volume de dragados previsto ocorrer com o aumento dos fundos da barra, do anteporto e do canal interior do porto e ao acréscimo das despesas de manutenção do novo cais previsto construir. | A explicitação dos pressupostos e apresentação do suporte documental dos mesmos consta do ponto n.º 4 da Memória Descritiva da Operação. |
| Principais pressupostos metodológicos da análise constante do EVF | Não obstante de no ponto n.º 4 da Memória Descritiva da operação se apresentar uma descrição mais detalhada dos pressupostos assumidos no âmbito do EVF, ressaltam-se os seguintes: - a análise é feita com base em fluxos de caixa atualizados (nomeadamente para os custos de investimento); - a análise é feita a preços constantes de 2019; - a análise exclui o valor da revisão de preços; - é utilizado o método incremental para determinar as receitas e gastos de exploração da operação, ou seja tendo por base a comparação dos cash-flows com e sem investimento; - o cálculo da receita líquida e seu valor atualizado é baseada em montantes líquidos de IVA, i.e., investimento, custos e receitas de exploração sem IVA. | |
| Ano de referência da análise | Ano de 2019. | |
| Período de referência para cálculo da receita líquida atualizada (anos) | 25 anos. | Por ser o período de referência indicado no documento "Guide to Cost-benefit Analysis of Investment Projects" para projetos no setor marítimo portuário. |
| Taxa de atualização dos fluxos de caixa financeiros | 4%. | Por ser o período de referência indicado no documento "Guide to Cost-benefit Analysis of Investment Projects" para projetos no setor marítimo portuário. |
| Taxa de conversão de fluxos de caixa a preços correntes para fluxos de caixa a preços constantes (quando aplicável) | Não aplicável. | |
| Regime de IVA aplicável | A APA enquadra-se no regime geral de IVA. | |
| Custo total de investimento da operação | O custo total de investimento elegível da operação, a preços de 2019, ascende a € 17.875.452. | O custo de investimento elegível estimado compreende o valor contratado de alguns dos trabalhos da operação e/ou o valor orçado nos respetivos estudos prévios/projetos de execução (consultar mapa II, referente ao investimento). |
| Receitas de exploração da operação | As receitas do projeto decorrem do acréscimo do movimento de mercadorias, proveniente do aprofundamento dos fundos da barra e canal interior de navegação do Porto da Figueira da Foz, e pela aplicação das tarifas em vigor em 2019 no porto. | A explicitação dos pressupostos e apresentação do suporte documental dos mesmos consta do ponto n.º 4 da Memória Descritiva da Operação. |
| Custos de exploração da operação | Os principais gastos de exploração do projeto referem-se a gastos de dragagem de manutenção dos fundos objeto de aprofundamento em sede do presente investimento e de conservação do novo cais a construir e equipamentos de cais previstos instalar. | A explicitação dos pressupostos e apresentação do suporte documental dos mesmos consta do ponto n.º 4 da Memória Descritiva da Operação. |
| Custos de substituição de equipamento de vida curta | Não aplicável. | |
| Valor residual do investimento | Para o cálculo do valor residual do investimento, teve-se como base a vida útil de bens de natureza equivalente aos já em exploração no Porto da Figueira da Foz, tendo-se apurado o valor de 13.183 mil euros. | A explicitação dos pressupostos e apresentação do suporte documental dos mesmos consta do ponto n.º 4 da Memória Descritiva da Operação. |
| Fontes de financiamento da operação | O presente investimento será financiado por fundos comunitários e por fundos da APFF, S.A. na parcela de investimento não cofinanciada. | Em anexo, apresenta-se declaração destinada a demonstrar a capacidade financeira da APFF, S.A. para cobertura do investimento não cofinanciada. |
| Receita líquida deduzida e atualizada da operação | 1 304 786,08 | |
| Valor Atual Líquido Financeiro do Investimento (VALF-C) | -10 233 026,79 | |
| Taxa de Rentabilidade Financeira do Investimento (TRF-C) | -0,6% | |
| Valor Atual Líquido Financeiro do Capital Nacional (VALF-K) | -1 534 954,02 | |
| Taxa de Rentabilidade Financeira do Capital Nacional (TRF-K) | 3% | |
| Sustentabilidade da operação | De acordo com a análise de sustentabilidade realizada, cujos resultados são indicados no mapa VI, pode-se concluir que a operação é financeiramente sustentável, uma vez que o valor dos fluxos de caixa líquidos acumulados (não atualizados) são positivos em quase todos os anos de análise. Nos primeiros quatro anos de exploração da operação estima-se receitas inferiores aos gastos, cujo valor se prevê que seja coberto por fundos próprios da APFF, S.A.. | |
| Défice de financiamento (funding gap) | 10 233 026,79 | |

| ESTUDO DE VIABILIDADE FINANCEIRA / DETERMINAÇÃO DO APOIO | | |
|---|---|--|
| Variáveis de análise | | Valor |
| 1 | Período de referência (anos) | 25 |
| 2 | Taxa de atualização financeira | 4% |
| Variáveis de análise | | Valor atualizado (a preços constantes) |
| 3 | Custo total do investimento (excluindo contingências) * | 16 886 562,30 |
| 4 | Valor residual do investimento | 5 348 749,43 |
| 5 | Receitas da operação | 6 449 553,66 |
| 6 | Custos da operação | 5 144 767,58 |
| Determinação do pro rata da receita líquida atualizada (conforme Regulamento de Execução (UE) 2015/207) | | |
| 7 | Receita líquida atualizada = (4) + (5) - (6) | 6 653 535,50 |
| 8 | Custo total do investimento atualizado - receita líquida atualizada = (3) - (7) | 10 233 026,79 |
| 9 | Aplicação pro rata da receita líquida atualizada (%) = (8)/(3) | 60,60% |
| Aplicação pro rata da receita líquida atualizada ao Custo Total Elegível da Operação | | |
| 10 | Custo Total Elegível da Operação | 18 222 216,84 |
| 11 | Aplicação pro rata da receita líquida atualizada (%) | 0,6060 |
| 12 | Taxa de financiamento máxima | 85,0% |
| 13 | Cálculo do apoio = (10) * (11) * (12) | 9 386 052,97 |

* Caso o investimento total seja superior ao investimento elegível, a receita líquida deve ser ajustada na mesma proporção (investimento elegível/ investimento total)

II. Mapa de investimento total (valores atualizados, a preços correntes e a preços constantes)

| | | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | Total |
|--|--|-------------------|-------------------|---------------------|---------------------|----------------------|
| Operação | | | | | | |
| Preços Correntes | | | | | | |
| 1 | Campanha de caracterização geológica e geotécnica da Barra | 289 230,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 289 230,00 |
| 2 | Projeto técnico e Estudo de Impacte Ambiental | 0,00 | 210 783,00 | 37 197,00 | 0,00 | 247 980,00 |
| 3 | Empreitada de melhoria das acessibilidades marítimas e infraestruturas | 0,00 | 0,00 | 8 669 121,00 | 8 669 121,00 | 17 338 242,00 |
| 4 | Revisão de preços | 0,00 | 0,00 | 173 382,42 | 173 382,42 | 346 764,84 |
| Total -Preços Correntes | | 289 230,00 | 210 783,00 | 8 879 700,42 | 8 842 503,42 | 18 222 216,84 |
| Preços Correntes - valores atualizados | | 289 230 | 210 783 | 8 538 173 | 8 175 391 | 17 213 577,96 |
| Preços Constantes | | | | | | |
| 1 | Campanha de caracterização geológica e geotécnica da Barra | 289 230,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 289 230 |
| 2 | Projeto técnico e Estudo de Impacte Ambiental | 0,00 | 210 783,00 | 37 197,00 | 0,00 | 247 980 |
| 3 | Empreitada de melhoria das acessibilidades marítimas e infraestruturas | 0,00 | 0,00 | 8 669 121,00 | 8 669 121,00 | 17 338 242 |
| Total -Preços Constantes | | 289 230,00 | 210 783,00 | 8 706 318,00 | 8 669 121,00 | 17 875 452,00 |
| Preços Constantes - valores atualizados | | 289 230,00 | 210 783,00 | 8 371 459,62 | 8 015 089,68 | 16 886 562,30 |

Obs: completar para a totalidade das componentes de investimento, com indicação dos valores considerados, a preços correntes e a preços constantes, e valores atualizados.

III. Mapa de receitas de exploração (com investimento; sem investimento; análise incremental)

| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | 2038 | 2039 | 2040 | 2041 | 2042 | Total | | |
|---|------|------|------|------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------|------------|-----------|
| 3 - Análise Incremental | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Operação | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Rendimentos portuários | 0 | 0 | 0 | 0 | 96 153 | 206 591 | 312 158 | 395 524 | 475 598 | 530 975 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 11 006 785 | |
| 1 Quantidades - Movimento de Mercadorias (toneladas) | 0 | 0 | 0 | 0 | 80 000 | 180 000 | 280 000 | 360 000 | 420 000 | 460 000 | 500 000 | 500 000 | 500 000 | 500 000 | 500 000 | 500 000 | 500 000 | 500 000 | 500 000 | 500 000 | 500 000 | 500 000 | 500 000 | 500 000 | 500 000 | 500 000 | 9 280 000 | |
| Carga geral fracionada | 0 | 0 | 0 | 0 | 20 000 | 60 000 | 100 000 | 140 000 | 180 000 | 200 000 | 220 000 | 220 000 | 220 000 | 220 000 | 220 000 | 220 000 | 220 000 | 220 000 | 220 000 | 220 000 | 220 000 | 220 000 | 220 000 | 220 000 | 220 000 | 220 000 | 220 000 | 4 000 000 |
| Carga contentorizada | 0 | 0 | 0 | 0 | 40 000 | 80 000 | 120 000 | 140 000 | 140 000 | 140 000 | 140 000 | 140 000 | 140 000 | 140 000 | 140 000 | 140 000 | 140 000 | 140 000 | 140 000 | 140 000 | 140 000 | 140 000 | 140 000 | 140 000 | 140 000 | 140 000 | 2 760 000 | |
| Granéis Sólidos | 0 | 0 | 0 | 0 | 20 000 | 40 000 | 60 000 | 80 000 | 100 000 | 120 000 | 140 000 | 140 000 | 140 000 | 140 000 | 140 000 | 140 000 | 140 000 | 140 000 | 140 000 | 140 000 | 140 000 | 140 000 | 140 000 | 140 000 | 140 000 | 140 000 | 2 520 000 | |
| Granéis líquidos | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 1.2 Carga contentorizada- n.º contentores | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 358 | 2 717 | 4 076 | 4 755 | 4 755 | 4 755 | 4 755 | 4 755 | 4 755 | 4 755 | 4 755 | 4 755 | 4 755 | 4 755 | 4 755 | 4 755 | 4 755 | 4 755 | 4 755 | 4 755 | 4 755 | 4 755 | 93 741 | |
| 2 Quantidades - N.º de navios | 0 | 0 | 0 | 0 | 13 | 27 | 39 | 47 | 59 | 67 | 76 | 76 | 76 | 76 | 76 | 76 | 76 | 76 | 76 | 76 | 76 | 76 | 76 | 76 | 76 | 76 | 1 392 | |
| Navios de carga geral/graneleiros | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 7 | 11 | 23 | 31 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 40 | 676 | |
| Navios Porta contentores | 0 | 0 | 0 | 0 | 13 | 23 | 32 | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 | 36 | 716 | |
| Navios tanque | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 3 Quantidades - Arqueação Bruta (GT) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| GT navios de carga geral/graneleiros | 0 | 0 | 0 | 0 | 21 400 | 55 920 | 87 510 | 122 780 | 185 890 | 236 280 | 314 400 | 314 400 | 314 400 | 314 400 | 314 400 | 314 400 | 314 400 | 314 400 | 314 400 | 314 400 | 314 400 | 314 400 | 314 400 | 314 400 | 314 400 | 314 400 | 5 425 780 | |
| GT navios porta contentores | 0 | 0 | 0 | 0 | 97 020 | 162 420 | 221 280 | 257 760 | 268 080 | 268 080 | 278 400 | 278 400 | 278 400 | 278 400 | 278 400 | 278 400 | 278 400 | 278 400 | 278 400 | 278 400 | 278 400 | 278 400 | 278 400 | 278 400 | 278 400 | 278 400 | 5 450 640 | |
| GT navios tanque | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| K (Quantidade transportada/Arqueação Bruta) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Navios de carga geral/graneleiros | | | | | 1,87 | 1,79 | 1,83 | 1,79 | 1,51 | 1,35 | 1,15 | 1,15 | 1,15 | 1,15 | 1,15 | 1,15 | 1,15 | 1,15 | 1,15 | 1,15 | 1,15 | 1,15 | 1,15 | 1,15 | 1,15 | 1,15 | 1,15 | |
| Navios Porta contentores | | | | | 0,41 | 0,49 | 0,54 | 0,54 | 0,52 | 0,52 | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,50 | 0,50 | |
| 4 Taxa de Utilização do Porto - Navio (TUP/navio) | 0 | 0 | 0 | 0 | 26 013 | 53 072 | 78 390 | 98 582 | 121 605 | 139 076 | 167 303 | 167 303 | 167 303 | 167 303 | 167 303 | 167 303 | 167 303 | 167 303 | 167 303 | 167 303 | 167 303 | 167 303 | 167 303 | 167 303 | 167 303 | 167 303 | 3 026 285 | |
| Navios carga geral/graneleiros (K>1) | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 419 | 19 387 | 30 340 | 42 568 | 64 448 | 81 918 | 109 002 | 109 002 | 109 002 | 109 002 | 109 002 | 109 002 | 109 002 | 109 002 | 109 002 | 109 002 | 109 002 | 109 002 | 109 002 | 109 002 | 109 002 | 109 002 | 1 881 118 | |
| Navios porta contentores (K<1,2) | 0 | 0 | 0 | 0 | 18 594 | 33 684 | 48 050 | 56 014 | 57 157 | 57 157 | 58 301 | 58 301 | 58 301 | 58 301 | 58 301 | 58 301 | 58 301 | 58 301 | 58 301 | 58 301 | 58 301 | 58 301 | 58 301 | 58 301 | 58 301 | 58 301 | 1 145 167 | |
| 5 Serviço de pilotagem | 0 | 0 | 0 | 0 | 17 689 | 35 150 | 50 338 | 60 192 | 72 539 | 80 644 | 90 583 | 90 583 | 90 583 | 90 583 | 90 583 | 90 583 | 90 583 | 90 583 | 90 583 | 90 583 | 90 583 | 90 583 | 90 583 | 90 583 | 90 583 | 90 583 | 1 675 296 | |
| 6 Amarração/desamarração | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 272 | 12 598 | 18 066 | 21 497 | 26 000 | 29 002 | 32 379 | 32 379 | 32 379 | 32 379 | 32 379 | 32 379 | 32 379 | 32 379 | 32 379 | 32 379 | 32 379 | 32 379 | 32 379 | 32 379 | 32 379 | 32 379 | 599 120 | |
| 7 Taxa de utilização das infraestruturas | | | | | 46 179 | 105 772 | 165 365 | 215 254 | 255 454 | 282 254 | 309 054 | 309 054 | 309 054 | 309 054 | 309 054 | 309 054 | 309 054 | 309 054 | 309 054 | 309 054 | 309 054 | 309 054 | 309 054 | 309 054 | 309 054 | 309 054 | 309 054 | 5 706 084 |
| Carga geral fracionada e granéis sólidos | | | | | 26 800 | 67 000 | 107 200 | 147 400 | 187 600 | 214 400 | 241 200 | 241 200 | 241 200 | 241 200 | 241 200 | 241 200 | 241 200 | 241 200 | 241 200 | 241 200 | 241 200 | 241 200 | 241 200 | 241 200 | 241 200 | 241 200 | 4 368 400 | |
| Carga contentorizada | | | | | 19 379 | 38 772 | 58 165 | 67 854 | 67 854 | 67 854 | 67 854 | 67 854 | 67 854 | 67 854 | 67 854 | 67 854 | 67 854 | 67 854 | 67 854 | 67 854 | 67 854 | 67 854 | 67 854 | 67 854 | 67 854 | 67 854 | 1 337 684 | |
| TOTAIS - Análise Incremental | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Recargas de Exploração Totais | 0 | 0 | 0 | 0 | 96 153 | 206 591 | 312 158 | 395 524 | 475 598 | 530 975 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 11 006 785 | |
| Recargas de Exploração Totais - valores atualizados | 0 | 0 | 0 | 0 | 85 479 | 176 595 | 256 571 | 312 588 | 361 415 | 387 978 | 421 074 | 404 878 | 389 306 | 374 333 | 359 935 | 346 092 | 332 781 | 319 981 | 307 674 | 295 841 | 284 462 | 273 521 | 263 001 | 252 886 | 243 160 | 6 449 554 | | |

IV. Mapa de custos de exploração (com investimento; sem investimento; análise incremental)

| | 0 | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | Total | |
|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|--|
| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | 2038 | 2039 | 2040 | 2041 | 2042 | Total | |
| 1 - Cenário sem investimento | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Operação | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. Produto/Serviço A | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| TOTAIS - sem investimento | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Total Custos de Exploração | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Total Custos de Exploração - valores atualizados | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Obs:
 1. este mapa deve ser suportado por mapa(s) auxiliar(es) específico(s) a construir no âmbito do negócio em análise
 2. completar para a totalidade das componentes de custos estimadas.

| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | 2038 | 2039 | 2040 | 2041 | 2042 | Total | |
|--|------|------|------|------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------|-----------|
| 2 - Cenário com investimento | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Operação | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Gastos exploração do projeto | 0 | 0 | 0 | 0 | 300 000 | 300 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 463 740 | 463 740 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 463 740 | 463 740 | 8 454 960 |
| 1 Dragagens de manutenção | 0 | 0 | 0 | 0 | 300 000 | 300 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 8 200 000 |
| 2 Manutenção dos equipamentos de cais | | | | | | | | | | | | | | | 63 740 | 63 740 | | | | | | | | | 63 740 | 63 740 | 254 960 |
| TOTAIS - com Investimento | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Total Custos de Exploração | 0 | 0 | 0 | 0 | 300 000 | 300 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 463 740 | 463 740 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 463 740 | 463 740 | 8 454 960 |
| Total Custos de Exploração - valores atualizados | 0 | 0 | 0 | 0 | 266 699 | 256 441 | 328 771 | 316 126 | 303 967 | 292 276 | 281 035 | 270 226 | 259 832 | 289 651 | 278 510 | 230 990 | 222 106 | 213 563 | 205 349 | 197 451 | 189 857 | 182 555 | 175 533 | 195 678 | 188 152 | 5 144 768 | |

Obs:
 1. este mapa deve ser suportado por mapa(s) auxiliar(es) específico(s) a construir no âmbito do negócio em análise
 2. completar para a totalidade das componentes de custos estimadas.

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | 2038 | 2039 | 2040 | 2041 | Total | |
|--|------|------|------|------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------------|-----------|
| 3 - Análise Incremental | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Operação | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Gastos totais da operação | 0 | 0 | 0 | 0 | 300 000 | 300 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 463 740 | 463 740 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 463 740 | 463 740 | 8 454 960 |
| 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Total Custos de Exploração | 0 | 0 | 0 | 0 | 300 000 | 300 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 463 740 | 463 740 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 463 740 | 463 740 | 8 454 960 |
| Total Custos de Exploração - valores atualizados | 0 | 0 | 0 | 0 | 266 699 | 256 441 | 328 771 | 316 126 | 303 967 | 292 276 | 281 035 | 270 226 | 259 832 | 289 651 | 278 510 | 230 990 | 222 106 | 213 563 | 205 349 | 197 451 | 189 857 | 182 555 | 175 533 | 195 678 | 188 152 | 5 144 767,58 | |

V. Análise da rentabilidade financeira do investimento

Análise a preços constantes

| | 0 | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | Total | |
|--|-----------------|-----------------|-------------------|-------------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|-----------------------|------------|
| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | 2038 | 2039 | 2040 | 2041 | 2042 | | |
| A. RECEITAS DE EXPLORAÇÃO (INCREMENTAL) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| RECEITA- projeto | 0 | 0 | 0 | 0 | 96 153 | 206 591 | 312 158 | 395 524 | 475 598 | 530 975 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 11 006 785 |
| TOTAL DE RECEITAS DE EXPLORAÇÃO | 0 | 0 | 0 | 0 | 96 153 | 206 591 | 312 158 | 395 524 | 475 598 | 530 975 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 11 006 785 | |
| B. CUSTOS DE EXPLORAÇÃO (INCREMENTAL) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dragagens de manutenção | 0 | 0 | 0 | 0 | 300 000 | 300 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 8 200 000 |
| Manutenção dos equipamentos de cais | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 63 740 | 63 740 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 63 740 | 63 740 | 254 960 | |
| TOTAL DE CUSTOS DE EXPLORAÇÃO | 0 | 0 | 0 | 0 | 300 000 | 300 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 463 740 | 463 740 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 463 740 | 463 740 | 8 454 960 | |
| C. INVESTIMENTO | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| INVESTIMENTO | 289 230 | 210 783 | 8 706 318 | 8 669 121 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 17 875 452 |
| INVESTIMENTO DE SUBSTITUIÇÃO | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| VALOR RESIDUAL | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 13 183 145,9 | 13 183 146 | |
| INFORMAÇÃO PARA ATUALIZAÇÃO | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| TAXA DE DESCONTO | 4,00% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| IPC | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| FATOR DE ATUALIZAÇÃO | 1,000 | 1,000 | 0,962 | 0,925 | 0,889 | 0,855 | 0,822 | 0,790 | 0,760 | 0,731 | 0,703 | 0,676 | 0,650 | 0,625 | 0,601 | 0,577 | 0,555 | 0,534 | 0,513 | 0,494 | 0,475 | 0,456 | 0,439 | 0,422 | 0,4057 | | |
| FLUXOS ATUALIZADOS | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| RECEITAS DE EXPLORAÇÃO | 0 | 0 | 0 | 0 | 85 479 | 176 595 | 256 571 | 312 588 | 361 415 | 387 978 | 421 074 | 404 878 | 389 306 | 374 333 | 359 935 | 346 092 | 332 781 | 319 981 | 307 674 | 295 841 | 284 462 | 273 521 | 263 001 | 252 886 | 243 160 | 6 449 553,66 | |
| CUSTOS DE EXPLORAÇÃO | 0 | 0 | 0 | 0 | -266 699 | -256 441 | -328 771 | -316 126 | -303 967 | -292 276 | -281 035 | -270 226 | -259 832 | -289 651 | -278 510 | -230 990 | -222 106 | -213 563 | -205 349 | -197 451 | -189 857 | -182 555 | -175 533 | -195 678 | -188 152 | -5 144 767,58 | |
| INVESTIMENTO | -289 230 | -210 783 | -8 371 460 | -8 015 090 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | -16 886 562,30 | |
| INVESTIMENTO DE SUBSTITUIÇÃO | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,00 | |
| VALOR RESIDUAL | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 348 749,4 | 5 348 749,43 | |
| | -289 230 | -210 783 | -8 371 460 | -8 015 090 | -181 219 | -79 846 | -72 200 | -3 538 | 57 448 | 95 702 | 140 039 | 134 653 | 129 474 | 84 682 | 81 425 | 115 102 | 110 675 | 106 418 | 102 325 | 98 389 | 94 605 | 90 967 | 87 468 | 57 208 | 5 403 757 | -10 233 026,79 | |

VI. Análise da sustentabilidade financeira do investimento

(fluxos não atualizados)- preços constantes

| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | 2038 | 2039 | 2040 | 2041 | 2042 | Total |
|--------------------------------------|----------------|----------------|------------------|------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-------------------|
| FONTES DE FINANCIAMENTO | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Capital Social | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Fundos Próprios | 140 251 | 102 211 | 4 221 794 | 4 203 757 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 668 014 |
| Empréstimos | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Contribuição Pública Nacional | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Local | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Regional | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Central | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Financiamento Comunitário | 148 979 | 108 572 | 4 484 524 | 4 465 364 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 207 438 |
| Contribuição Privada (PPP) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TOTAL | 289 230 | 210 783 | 8 706 318 | 8 669 121 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 17 875 452 |

Descrição:

De acordo com o estudo de viabilidade económico-financeiro do investimento em análise foi apurado um funding gap de 60,6%. Neste contexto, a taxa de cofinanciamento do projeto que permite viabilizar financeiramente o investimento é de 51,1%. A parte não comparticipada do investimento será coberta por fundos próprios.

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | 2038 | 2039 | 2040 | 2041 | Total |
|--------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| SERVIÇO DA DÍVIDA | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Amortização de capital | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Juros de Empréstimos | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| TOTAL | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |

Descrição:

| | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | 2038 | 2039 | 2040 | 2041 | Total |
|-------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| IMPOSTOS | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Imposto sobre o Capital | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Outros Impostos Diretos | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| TOTAL | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |

Descrição:

| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | 2038 | 2039 | 2040 | 2041 | 2042 | Total | |
|------------------------------------|----------------|----------------|------------------|------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-------------------|-------------------|
| SUSTENTABILIDADE FINANCEIRA | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| FONTES DE FINANCIAMENTO | 289 230 | 210 783 | 8 706 318 | 8 669 121 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 17 875 452 | |
| RECEITAS | 0 | 0 | 0 | 0 | 96 153 | 206 591 | 312 158 | 395 524 | 475 598 | 530 975 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 11 006 785 | |
| TOTAL | 289 230 | 210 783 | 8 706 318 | 8 669 121 | 96 153 | 206 591 | 312 158 | 395 524 | 475 598 | 530 975 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 599 319 | 28 882 237 | |
| INVESTIMENTO | 289 230 | 210 783 | 8 706 318 | 8 669 121 | 0 | 0 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | |
| INV. DE SUBSTITUIÇÃO | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| CUSTOS DE EXPLORAÇÃO | 0 | 0 | 0 | 0 | 300 000 | 300 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 463 740 | 463 740 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 463 740 | 463 740 | 8 454 960 |
| SERVIÇO DA DÍVIDA | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| IMPOSTOS | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| TOTAL | 289 230 | 210 783 | 8 706 318 | 8 669 121 | 300 000 | 300 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 463 740 | 463 740 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 463 740 | 463 740 | 26 330 412 |
| CASH FLOW LÍQUIDO | 0 | 0 | 0 | 0 | -203 847 | -93 409 | -87 842 | -4 476 | 75 598 | 130 975 | 199 319 | 199 319 | 199 319 | 135 579 | 135 579 | 199 319 | 199 319 | 199 319 | 199 319 | 199 319 | 199 319 | 199 319 | 199 319 | 199 319 | 135 579 | 135 579 | 2 551 825 |
| CASH FLOW LÍQUIDO ACUMULADO | 0 | 0 | 0 | 0 | -203 847 | -297 256 | -385 098 | -389 574 | -313 976 | -183 001 | 16 318 | 215 637 | 414 956 | 550 535 | 686 114 | 885 433 | 1 084 752 | 1 284 071 | 1 483 391 | 1 682 710 | 1 882 029 | 2 081 348 | 2 280 667 | 2 416 246 | 2 551 825 | | |

| ESTUDO DE VIABILIDADE FINANCEIRA | | | |
|---|--------|---|--|
| Questões de verificação | S/N/NA | Fundamentação | Suporte documental |
| O EVF (e respetivos pressupostos) foi adequadamente elaborado, em linha com as orientações da Autoridade de Gestão? [considerando, nomeadamente, uma adequada abordagem incremental, cenário contrafactual, ano e período de referência (incluindo os anos de realização do investimento), taxas de atualização e ajustamento para preços constantes aplicadas aos cash-flows, determinação dos cash-flows provenientes de receitas (designadamente poupanças de custos) e custos (de investimento, de exploração e de substituição), valor residual, exclusão do IVA não elegível, exclusão dos montantes referentes a amortizações e provisões (e outros itens contabilísticos que não correspondam a cash-flows), exclusão das transferências e subsídios, adequado suporte documental das receitas e dos custos incorridos e do apuramento das fontes de financiamento] | S | Realizada abordagem incremental, na medida em que os fluxos financeiros do projeto correspondem ao diferencial entre a situação atual e a situação do porto após a realização do investimento. | Os suportes documentais que justificam os rendimentos e gastos de exploração do projeto constam do ponto 4 da memória descritiva do projeto. |
| A análise foi feita tendo por base uma unidade autossuficiente (ao nível da operação em si, independentemente das parcelas financiadas)? | S | | |
| Se o proprietário e o operador forem entidades distintas, foi efetuada uma análise financeira consolidada, excluindo os fluxos de caixa entre o proprietário e o operador? | NA | | |
| A memória descritiva da operação apresenta coerência com o EVF (e respetivos pressupostos) elaborado? | S | | Memória descritiva da operação. |
| A operação enquadra-se no âmbito do artigo 61º do Regulamento (UE) nº 1303/2013? [a operação será enquadrável quando (i) o custo total elegível > 1 M€ antes da dedução da receita líquida e (ii) a operação inclua investimentos em infraestruturas cuja utilização implique o pagamento de taxas diretamente suportadas pelos utilizadores ou operações que envolvam a venda/aluguer de terrenos ou edifícios ou pagamentos por serviços] | S | Com a execução do investimento é esperado um aumento do movimento de mercadorias do Porto da Figueira da Foz fruto do porto ficar acessível a navios com calado superior a 6,5 metros. | Ponto n.º 4 da Memória descritiva da operação. |
| O apuramento da receita líquida potencial da operação, no âmbito do EVF, foi adequadamente efetuado, em linha com as orientações da Autoridade de Gestão? | S | Consultar fundamentação apresentada na Memória descritiva da operação (ponto n.º 4). | Ponto n.º 4 da Memória descritiva da operação. |
| Foram adequadamente tidos em consideração, na fixação dos direitos de utilização, o princípio do «poluidor-pagador» e os aspetos de acessibilidade dos preços? | S | As taxas previstas cobrar pela utilização das infraestruturas objeto do presente investimento são as que se encontram em vigor em 2019 no Porto da Figueira da Foz, pelo que as condições de preço no seu acesso se mantêm inalteráveis junto do mercado. | |
| A operação gera receita líquida de exploração positiva? - Caso a operação seja geradora de receita líquida de exploração positiva, foi aferida a percentagem de défice de financiamento aplicável à operação, bem como a demonstração da sustentabilidade financeira do investimento? - Caso a operação seja geradora de receita líquida de exploração negativa, foi apresentada demonstração da sustentabilidade financeira do investimento? | S | O cálculo da receita líquida e o défice de financiamento constam das folhas I e VI do presente documento. | |
| A receita líquida da operação foi alocada, à mesma, proporcionalmente ao seu custo elegível? | S | Foi aplicado o método de "funding gap". | |
| O apuramento da rentabilidade financeira da operação e correspondentes indicadores (VALF(C), TRF(C), VALF(K), TRF(K)), no âmbito do EVF, foi adequadamente efetuado, em linha com as orientações da Autoridade de Gestão? | S | O VALF do investimento é negativo e a TRF do investimento é inferior à taxa de atualização. | Conforme ponto V do presente ficheiro. |
| O apuramento da sustentabilidade financeira da operação, no âmbito do EVF, foi adequadamente efetuado, em linha com as orientações da Autoridade de Gestão? | S | O projeto regista em quase todos os anos durante o período de análise um valor acumulado de cash-flows positivo. | Conforme ponto VI do presente ficheiro. |

ANEXO 11

Planeamento financeiro da APFF, S.A. para o triénio 2024-2026, para atividade operacional de investimento

Planeamento financeiro

| DESCRITIVO | Euros | | | | | | |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-------------------|------------------|
| | 1ºT2024 | 2ºT2024 | 3ºT2024 | 4ºT2024 | 2024 | 2025 | 2026 |
| | Previsão | Previsão | Previsão | Previsão | Previsão | Previsão | Previsão |
| Financiamento da Atividade Operacional | 1 267 296 | 3 533 958 | 5 311 078 | 6 746 467 | 6 746 467 | 4 643 370 | 4 914 390 |
| Receitas próprias | 1 267 296 | 2 448 958 | 3 637 078 | 4 746 467 | 4 746 467 | 4 643 370 | 4 914 390 |
| Subsídios à exploração (OE 2024) | 0 | 1 085 000 | 1 674 000 | 2 000 000 | 2 000 000 | 0 | 0 |
| Financiamento da atividade de investimento | 0 | 0 | 0 | 924 747 | 924 747 | 19 203 486 | 0 |
| Empréstimo APA, S.A. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 000 000 | 0 |
| Fundos Comunitários | | | | | | | |
| Melhoria das acessibilidades marítimas e infraestruturas portuárias do PFF (Programa Temático para a Ação Climática e Sustentabilidade) | 0 | 0 | 0 | 476 035 | 476 035 | 9 023 965 | 0 |
| Construção de estação fotovoltaica (Plano de Recuperação e Resiliência (PRR)) | 0 | 0 | 0 | 228 233 | 228 233 | 0 | 0 |
| Fundos Entidades Privadas | | | | | | | |
| Melhoria das acessibilidades marítimas e infraestruturas portuárias do PFF (Protocolo) | 0 | 0 | 0 | 220 479 | 220 479 | 4 179 521 | 0 |