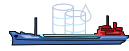




Tribunal de Contas

*Auditoria à Situação
Económico-Financeira
das Administrações
Portuárias Portuguesas*



- Sumário Executivo
- Corpo do Relatório
- Anexos



Relatório nº 27/06 - 2ª Secção



PROCESSO N.º 03/06 – AUDIT

RELATÓRIO DE AUDITORIA
N.º 27/2006 – 2ª SECÇÃO

**AUDITORIA À SITUAÇÃO
ECONÓMICO-FINANCEIRA
DAS ADMINISTRAÇÕES
PORTUÁRIAS PORTUGUESAS**

Outubro 2006

Este Relatório de Auditoria está disponível no sítio do Tribunal de Contas www.tcontas.pt

Para mais informações sobre o Tribunal de Contas contacte:

TRIBUNAL DE CONTAS
Av. Barbosa du Bocage, 61
1069-045 LISBOA

Tel. 00 351 21 794 51 00
Fax: 00 351 21 793 60 33
Linha Azul: 00 351 21 793 60 08/9
Email: geral@tcontas.pt



ESTRUTURA GERAL DO RELATÓRIO

I

SUMÁRIO EXECUTIVO

Introdução, Conclusões e Recomendações

II

CORPO DO RELATÓRIO

III

RECOMENDAÇÃO FINAL, DESTINATÁRIOS, PUBLICIDADE E EMOLUMENTOS

IV

ANEXOS



FICHA TÉCNICA

Equipa de Auditoria

Coordenação

António Garcia (Auditor Chefe)

Equipa

Cristina Salvador

Coordenação Geral

Gabriela Ramos (Auditora Coordenadora)

Tratamento de texto, concepção e arranjo gráfico

Ana Salina



COMPOSIÇÃO DA 2ª SECÇÃO DO TRIBUNAL DE CONTAS QUE APROVOU O RELATÓRIO

Relator:

Conselheiro Dr. Carlos Moreno

Adjuntos:

Conselheiro Dr. Manuel Henrique de Freitas Pereira

Conselheiro Dr. José Alves Cardoso



ÍNDICE

I	SUMÁRIO EXECUTIVO	5
1	INTRODUÇÃO.....	5
1.1	Natureza e âmbito da auditoria.....	6
1.2	Objectivos da acção.....	6
1.3	Metodologia e Procedimentos	6
1.4	Exercício do Contraditório	6
2	CONCLUSÕES COMUNS A TODAS AS CINCO ADMINISTRAÇÕES PORTUÁRIAS AUDITADAS.....	6
2.1	Quanto à actividade operacional	6
2.2	Quanto à situação económico-financeira.....	7
3	CONCLUSÕES ESPECÍFICAS A CADA UMA DAS CINCO ADMINISTRAÇÕES PORTUÁRIAS AUDITADAS.....	8
3.1	Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra.....	8
3.2	Administração do Porto Sines	9
3.3	Administração do Porto de Aveiro	9
3.4	Administração dos Portos de Douro e Leixões.....	10
3.5	Administração do Porto de Lisboa	11
4	RECOMENDAÇÕES.....	11
II	CORPO DE RELATÓRIO.....	13
5	ANÁLISE DA CONJUNTURA	13
5.1	Conjuntura Internacional.....	13
5.2	Conjuntura Nacional.....	14
5.2.1	Síntese da Economia Portuguesa em 2005	14
5.2.2	Análise Sectorial.....	15
6	DESEMPENHO OPERACIONAL DAS ADMINISTRAÇÕES PORTUÁRIAS	17
6.1	Portos de Setúbal e Sesimbra	17
6.2	Porto de Sines.....	21
6.3	Porto de Aveiro	27
6.4	Portos do Douro e Leixões	30
6.5	Porto de Lisboa.....	35
7	SITUAÇÃO ECONÓMICO FINANCEIRA	41
7.1	Portos de Setúbal e Sesimbra	41
7.1.1	Investimentos.....	41
7.1.2	Endividamento.....	43
7.1.3	Situação económica.....	44
7.1.4	Situação financeira	45
7.1.5	Indicadores	47

7.2	Porto de Sines	49
7.2.1	Investimentos	49
7.2.2	Endividamento	50
7.2.3	Situação económica	51
7.2.4	Situação financeira.....	53
7.2.5	Indicadores.....	54
7.3	Porto de Aveiro.....	55
7.3.1	Investimentos	55
7.3.2	Endividamento	56
7.3.3	Situação económica	57
7.3.4	Situação financeira.....	57
7.3.5	Indicadores.....	59
7.4	Portos do Douro e Leixões	60
7.4.1	Investimentos	60
7.4.2	Endividamento	61
7.4.3	Situação económica	61
7.4.4	Situação financeira.....	63
7.4.5	Indicadores.....	65
7.5	Porto de Lisboa.....	65
7.5.1	Investimentos	65
7.5.2	Endividamento	67
7.5.3	Situação económica	68
7.5.4	Situação financeira.....	69
8	ANÁLISE COMPARATIVA DAS CINCO ADMINISTRAÇÕES DOS PORTOS PORTUGUESES	
	71	
8.1	Desempenho Operacional.....	71
8.1.1	Movimento de Navios.....	71
8.1.2	Movimento de Mercadorias	72
8.2	Situação Económico Financeira	73
III	RECOMENDAÇÃO FINAL, DESTINATÁRIOS, PUBLICIDADE E EMOLUMENTOS	77
9	RECOMENDAÇÃO FINAL	77
10	DESTINATÁRIOS.....	77
11	PUBLICIDADE.....	78
12	EMOLUMENTOS	78
IV	ANEXOS	79



GLOSSÁRIO

Arqueação Bruta (GT)	Medida do volume total de uma embarcação
Carga a granel	Carga que, possuindo características uniformes, não é susceptível de contagem unitária e não se apresenta embalada
Carga contentorizada	Carga convencionalmente acondicionada em contentores ISO
Carga fraccionada	Carga apresentada em avulso, acondicionada em embalagens (ou não)
Carga geral	Carga geral acondicionada em unidades avulsas (ex: caixotes) podendo ser posteriormente contentorizada
Carga Roll on Roll Off	Carga que se encontra acondicionada em reboque ou semireboque que entra ou sai do navio que a transporta por mar
Carga unitizada	Unidades de carga acondicionada em contentores, unidades <i>roll on roll off</i> veículos <i>roll on roll off</i> , incluindo taras
Core Business	Negócio Central
Foreland	Zona de influência em toda a área industrial e comercial exterior ligada ao porto e por ele servida
Granéis	Carga que, possuindo características uniformes, não é susceptível de contagem unitária e não se apresenta embalada
Hinterland	Zona de influência em toda a área industrial e comercial interior ligada ao porto e por ele servida
Short Sea Shiping	Transporte Marítimo de Curta Distância

SIGLAS

AP's	Administrações Portuárias
APA	Administração do Porto de Aveiro
APAJP	Associação Portuguesa das Administrações e Juntas Portuárias
APDL	Administração dos Portos do Douro Leixões
APL	Administração do Porto de Lisboa
APP	Associação dos Portos de Portugal
APS	Administração do Porto de Sines
APSS	Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra
CP	Curto Prazo
EBIT	Lucro antes dos Juros e Impostos
EBITA	Lucro Antes dos Juros Impostos, Depreciação e Amortização
EUA	Estados Unidos da América
INTOSAI	International Organization of Supreme Audit Institutions
IPTM	Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, IP
ISO	Organização Internacional de Normalização
LPG	Crude, Produtos Refinado e Gases Liquefeitos
MLP	Médio e Longo Prazo
NIC	Norma Internacional de Contabilidade
PIB	Produto Interno Bruto
PSA	<i>Port of Singapore Authority</i>
TC	Tribunal de Contas
TEU	Unidade de medida de capacidade em contentor, num navio de contentores (Unidade de medida equivalente a um contentor de 20 pés)
TUP	Taxa de Uso do Porto
UE	União Europeia
ZAL	Zona de Actividades Logísticas
ZALI	Zona de Actividades Logísticas e Industriais
ZILS	Zona Industrial e Logística de Sines



I Sumário Executivo

1 INTRODUÇÃO

O presente relatório expõe os resultados de uma auditoria temática e horizontal realizada aos portos de Aveiro, Setúbal e Sesimbra, Douro e Leixões, Sines e Lisboa, apenas nas áreas operacional e económico – financeira e espelha a análise **comparativa e consolidada** daquelas matérias.

O sistema portuário de Portugal continental é composto por vários portos comerciais: os cinco supracitados, considerados os principais do país e os portos secundários, designadamente, Portimão, Faro, Figueira da Foz e Viana do Castelo.

Os portos comerciais secundários são administrados pelo IPTM – Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I.P. e os cinco portos principais são, desde 1998, administrados por cinco sociedades anónimas de capitais integralmente públicos, na sequência da reforma sectorial preconizada no Livro Branco da Política Marítimo-Portuária, cujo quadro de acção foi aprovado pela Resolução de Conselho de Ministros n.º 82/98, de 10/07.

Saliente-se que aquelas sociedades, designadas por **Administrações Portuárias**, são responsáveis pela exploração dos referidos portos, pelas funções de regulação, fiscalização e facilitação do negócio portuário, por forma a permitir que, o mesmo, se desenvolva dentro dos princípios da lógica de mercado, ou seja com competitividade, eficiência económica, capacidade estratégica e produtividade.

O sector marítimo e portuário encontra-se em fase de expansão, sobretudo após a publicação do Livro Branco, da Comissão Europeia, de 2001, que aconselha a crescente utilização do transporte marítimo, nomeadamente o de curta distância, como alternativa ao transporte terrestre, dado tratar-se de um transporte fiável, seguro, económico, pouco poluente e pouco ruidoso e permitir um descongestionamento dos grande eixos rodó e ferroviários.

Neste contexto, os portos portugueses foram objecto de um intenso processo de modernização, que envolveu um avultado e multifacetado conjunto de investimentos, por forma a garantir que os mesmos se tornassem num dos “pólos” estratégicos para a internacionalização e o crescimento sustentado da economia portuguesa, fomentando a competitividade internacional e a intermodalidade, através da articulação de diferentes meios de transportes e do desenvolvimento das potencialidades específicas de cada porto.

O investimento público, proveniente do Orçamento de Estado, das subvenções comunitárias ou do autofinanciamento das empresas de capitais públicos, com o aludido processo de modernização, racionalização e transformação das infraestruturas portuárias, atingiu já verbas significativas.

Neste cenário, o Tribunal de Contas considerou oportuno, para além da presente acção, também a realização de uma auditoria específica a cada uma das Administrações dos Portos em epígrafe, correspondendo, a cada uma, um relatório autónomo do Tribunal.

1.1 Natureza e âmbito da auditoria

A presente acção revestiu a natureza de uma auditoria de gestão, de âmbito temático, uma vez que analisou, de forma integrada, cinco Administrações Portuárias, na vertente operacional e económico financeira, à luz dos princípios da eficiência, da eficácia e da economia.

No que concerne ao seu âmbito temporal, a auditoria incidiu nos exercícios económicos de 2002 a 2005.

1.2 Objectivos da acção

Tendo em consideração as características da auditoria, os seus objectivos genéricos são:

- análise da actividade operacional desenvolvida pelas AP's;
- análise do endividamento das AP's;
- análise das fontes de financiamento dos investimentos realizados pelas AP's;
- apreciação da situação económico-financeira das AP's, no quadriénio 2002-2005;
- análise comparativa das matérias supracitadas.

1.3 Metodologia e Procedimentos

A preparação e o desenvolvimento dos trabalhos desta acção de controlo externo foram orientados segundo critérios, técnicas e metodologias acolhidas pelo Tribunal de Contas, no Regulamento da sua 2ª Secção e no seu Manual de Auditoria e de Procedimentos e, bem assim, de acordo com as metodologias geralmente aceites pelas organizações internacionais de controlo financeiro, como é o caso da INTOSAI, da qual o Tribunal de Contas Português é membro e integra o respectivo conselho directivo.

1.4 Exercício do Contraditório

Uma primeira versão do presente relatório foi oportunamente remetida, quer a cada uma das Ap's atrás identificadas, quer aos Ministros da Tutela financeira e técnica, ou seja aos Ministros das Finanças e das Obras Públicas Transportes e Comunicações, para efeitos de se pronunciarem, querendo-o, sobre o seu conteúdo e conclusões.

Na fixação deste seu texto final, o Tribunal teve na devida conta todas as alegações que considerou pertinentes.

Para além disso, decidi juntar em anexo a este seu relatório, dele fazendo parte integrante para todos os devidos efeitos, o texto completo das várias respostas recebidas. Sublinhe-se que, por exemplo, a comunicação e difusão pública deste texto do Tribunal será sempre acompanhada do teor integral das alegações produzidas.

Desta forma, considera o TC ter dado cabal e exaustivo cumprimento ao princípio do contraditório, a que se encontra vinculado.

2 CONCLUSÕES COMUNS A TODAS AS CINCO ADMINISTRAÇÕES PORTUÁRIAS AUDITADAS

2.1 Quanto à actividade operacional

1. A boa performance dos portos nacionais é grandemente determinada pela movimentação de carga contentorizada, que cresceu 61% em Setúbal, no período de 2002 a 2005, e 21% em Leixões, em igual período, e pela entrada em funcionamento do Terminal XXI no Porto de Sines. Acresce a esta situação o comportamento positivo registado nos granéis líquidos, fortemente influenciado pelo impulso no tráfego de granéis líquidos em Sines, que cresceu 30%.



2. O Porto de Setúbal tem-se evidenciado, a nível nacional, pelo tráfego Ro-Ro, sendo, neste momento, o porto mais importante neste tipo de mercadorias, graças aos fluxos gerados pela indústria automóvel, fortemente implementada na região circundante. Pelo terminal de Setúbal passa cerca de 95% do total da movimentação de veículos do continente, deixando em desvantagem o Porto de Leixões pela inexistência de uma grande unidade daquele tipo junto ao seu “hinterland”.
3. O Porto de Aveiro tem demonstrado dinamismo, reflectido num crescimento de tráfego, que se situou, no quadriénio de 2002 a 2005, em 10%, e num aumento progressivo do grau de diversificação dos produtos movimentados. Principal porto português no movimento de produtos metalúrgicos afirma-se, assim, como um importante porto no contexto nacional, na movimentação de carga fraccionada.
4. O Porto de Lisboa não só está particularmente vocacionado como é líder nacional de carga geral contentorizada, a qual representa cerca de 54% de toda a carga geral movimentada em Portugal. Este tipo de carga encontra-se em trajectória crescente existindo outros portos, como é o caso de Sines e Leixões, apostados em dinamizar este tipo de movimentação de mercadorias.
5. O Porto de Sines movimentou, em 2005, o maior volume de mercadorias no território nacional, ou seja 25.042 mil toneladas, das quais cerca de 74% corresponderam a granéis líquidos, garantindo a sua posição como principal porto energético do país. Atente-se que, neste segmento de mercado, nota-se a crescente importância do Porto de Leixões, detentor de 26% de quota de mercado, alcançada em 2005, que decorre da existência de um terminal destinado ao abastecimento da refinaria da Petrogal.

2.2 Quanto à situação económico-financeira

6. Os cinco portos portugueses analisados apresentaram, em 2005, o melhor resultado agregado de sempre, com lucros conjuntos de 13 milhões de euros, o que representa uma forte recuperação, tendo em linha de conta a situação em que se encontravam no ano de 2002, com prejuízos de -13 milhões de euros.

Mas esta viragem não pode ser vista de maneira semelhante para todo o sistema portuário nacional; o qual, embora tenha beneficiado das receitas acrescidas provenientes de novos terminais, novas linhas e novas atribuições de concessões, revelou, nos portos de Setúbal e Sines, também uma diminuição dos prejuízos levada a cabo pela alteração do método de contabilização dos encargos com as aposentações antecipadas, como resultado da nova interpretação dada, por aquelas AP's, ao DL n.º 467/99, de 6/11.

Refira-se, aliás, que, no caso dos portos supra mencionados e para o porto de Aveiro, os proveitos operacionais gerados pela sua actividade não foram suficientes para cobrir os custos anuais incorridos, não se revelando por isso, garantida a respectiva auto sustentabilidade financeira.

7. Os investimentos em grandes infraestruturas portuárias, marcaram o quadriénio de 2002 a 2005, com o seu montante a atingir os 254 milhões de euros. Uma boa parte daquele valor, cerca de 31%, foi suportada por fundos comunitários, num montante que ascendeu a 79 milhões de euros e, outra parte, pelo recurso ao crédito por parte das AP's, no valor de 73 milhões de euros, cerca de 29%.

Saliente-se que boa parte do passivo de empresas, como a Administração do Porto de Sines e a do Porto de Lisboa, está, necessariamente, associado aos investimentos realizados com as infraestruturas portuárias colocando estas empresas em dificuldades de equilíbrio financeiro.

8. O endividamento bancário das Administrações Portuárias Portuguesas analisadas atingiu, em 2005, o valor de 165 milhões de euros, destacando-se os Passivos Bancários das Administrações dos Portos de Sines e de Lisboa que se situaram em 74,4 milhões de euros e 57,8 milhões de euros, respectivamente. Realça-se pela positiva o facto da Administração dos Portos de Douro e Leixões não ter recorrido a empréstimos de médio e longo prazos para financiar a sua actividade e os seus investimentos.

3 CONCLUSÕES ESPECÍFICAS A CADA UMA DAS CINCO ADMINISTRAÇÕES PORTUÁRIAS AUDITADAS

3.1 Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra

Quanto ao desempenho operacional

1. Embora em 2005 os terminais de uso público e uso privativo só tivessem atingido taxas de utilização de 47% e 53%, respectivamente, os Portos de Setúbal e Sesimbra apresentaram o melhor resultado do quadriénio, ao nível de movimentação de mercadorias tendo-se situado nas 6.642 mil toneladas, devido ao aumento registado no tráfego de carga contentorizada (+61%) e granéis sólidos (+47%).

Quanto à situação económico-financeira

2. Os investimentos realizados pela APSS entre 2002-2005 atingiram o montante de 26,6 milhões de euros. Para financiar o custo do investimento, aquela entidade recebeu 5,3 milhões de euros do Orçamento de Estado (PIDDAC) e 3,7 milhões de euros do Orçamento Comunitário (Fundo de Coesão e FEDER), o que representou 34% do financiamento total.
3. Em Dezembro de 2005, o endividamento bancário da APSS ascendia aos 11,2 milhões de euros, distribuídos por 2 empréstimos de médio e longo prazo e, nos últimos quatro anos, o serviço da dívida tinha custado cerca de 2,7 milhões de euros, estando estimado que, até à maturidade desses empréstimos, ainda serão despendidos mais 1,5 milhões de euros em encargos financeiros.
4. A APSS apresentou uma melhoria da sua “performance” económico-financeira revelando bons indicadores de rentabilidade, gestão e segurança; no entanto os proveitos operacionais gerados pela actividade não foram suficientes para cobrir os custos anuais incorridos, designadamente com amortizações e provisões, pelo que se conclui que a empresa tem dificuldade em gerar meios libertos operacionais.

A evolução registada ao nível do desempenho económico-financeiro resultou, assim, dos proveitos extraordinários provenientes do encaixe conseguido, em 2004, por alienação de património associado às concessões.



3.2 Administração do Porto Sines

Quanto ao desempenho operacional

5. O Porto de Sines registou, no ano de 2005, um aumento da sua actividade, tendo movimentado 25.042 mil toneladas de mercadorias (taxa de crescimento no quadriénio de +24%), valor que é marcado pela entrada em funcionamento do Terminal de Contentores (Terminal XXI) e do Terminal de Gás Natural Liquefeito (TGNL), ocorrida no ano anterior. No entanto, o principal responsável pelo acréscimo de movimentação de mercadoria foi o Terminal de Granéis Líquidos (TGLS) com um crescimento de 30%, o que elevou o papel do porto de Sines como principal porto de abastecimento energético do país.

Quanto à situação económico financeira

6. A APS investiu em infraestruturas portuárias e outros projectos um montante de 79,6 milhões de euros. Para financiar o custo do investimento, a empresa recorreu a empréstimos no valor de 45,3 milhões de euros, ou seja, 57%. As verbas provenientes da Administração Central, via PIDDAC e QCA, totalizaram 24,7 milhões de euros, cerca de 31%.
7. A dívida bancária da APS, no final do exercício económico de 2005, totalizava 74,4 milhões de euros. A empresa contraiu 3 empréstimos de MLP e um de curto prazo e os juros pagos no quadriénio atingiram 11,2 milhões de euros, estando ainda previstos mais 11,4 milhões de euros de encargos financeiros.
8. A APS registou, em 2005, pela primeira, vez Resultados Líquidos Positivos, no montante de 1,3 milhões de euros, em consequência do acréscimo ocorrido na movimentação portuária, acréscimo este que foi resultado do crescimento ocorrido no Terminal de Granéis Líquidos (TGLS), do regular funcionamento dos Terminais XXI e Gás Natural e da alteração, ocorrida em 2004,

no método de contabilização dos encargos com as aposentações antecipadas, ao abrigo do DL n.º 467/99, de 6 de Novembro. No entanto, os resultados operacionais, embora crescentes, ainda se apresentaram negativos.

A empresa teve, assim, dificuldade em gerar meios libertos operacionais, devido ao forte peso que os custos das amortizações/provisões detêm na componente operacional da empresa.

A situação económica da empresa foi afectada pelo comportamento dos Resultados Extraordinários nomeadamente pelos Subsídios ao Investimento respeitantes às participações comunitárias e a Correções relativas a Exercícios anteriores.

9. Para financiar os seus investimentos a empresa adoptou uma política de gestão agressiva, ao recorrer a capitais de curto prazo, o que a colocou numa posição de desequilíbrio financeiro, não conseguindo satisfazer os seus compromissos de curto prazo.

3.3 Administração do Porto de Aveiro

Quanto ao desempenho operacional

10. Embora a taxa de utilização do Porto de Aveiro só atinja os 59%, este evidenciou um dinamismo reflectido no crescimento do tráfego em 10%, no período de 2002 a 2005, o que corresponde à movimentação de 3,329 mil toneladas de mercadorias, impulsionado pelos investimentos realizados nos últimos anos, mais concretamente na Ampliação do Terminal Norte, que só por si levou ao acréscimo de granéis sólidos em 16%.

Este Porto ainda é relativamente “jovem” perspectivando-se que, com a implementação das acções/medidas do Plano Estratégico, haja uma diversificação dos tipos de produtos comercializados e um aumento da sua taxa de utilização.

Quanto à situação económico-financeira

11. Os investimentos do Porto de Aveiro, no período em análise, ascenderam a 90,4 milhões de euros e foram financiados na sua grande maioria por fundos comunitários (42%), ou seja 38,2 milhões de euros. O restante financiamento foi suportado pelo Orçamento de Estado, no montante de 16,6 milhões de euros, por empréstimos bancários, no valor de 17 milhões de euros e por capitais próprios, que somaram 18,7 milhões de euros.
12. O endividamento de longo prazo atingiu, para o exercício económico de 2005, o montante de 22,5 milhões de euros, repartido por 2 empréstimos, pelos quais já foram pagos, no período analisado, juros no montante de 625 milhares de euros.
13. A situação económico-financeira da APA evoluiu, no quadriénio em análise, apresentando, pela primeira vez em 2005, resultados líquidos positivos, um nível elevado de autonomia financeira e um bom equilíbrio do balanço, sendo a cobertura do imobilizado técnico líquido assegurada por fundos de longo prazo - capitais próprios, subsídios e empréstimos de longo prazo.

Atente-se que, a nível operacional, apesar do esforço continuado da empresa no sentido da contenção dos custos operacionais, estes ainda continuam a ser superiores aos proveitos da mesma natureza.

A empresa tem dificuldades em libertar meios operacionais devido ao peso que as amortizações/provisões assumem na componente operacional.

Assim, conclui-se que o “salto” dos Resultados Líquidos do Porto Aveiro foi consequência do efeito positivo da recuperação de prejuízos fiscais e de encargos com pensões.

14. O congelamento de verbas PIDDAC, no montante de 32%, levou a que a APA

tivesse que recorrer ao crédito junto de instituições bancárias, aumentando o

serviço da dívida, para que pudesse implementar o plano de investimentos estruturais iniciado em 2000.

3.4 Administração dos Portos de Douro e Leixões

Quanto ao desempenho operacional

15. A APDL transferiu a quase totalidade das funções de movimentação das cargas para o sector privado da economia. Com efeito, as actividades de movimentação de contentores nos terminais especializados, de carga fraccionada e granéis nos cais convencionais estão atribuídas a terceiras entidades privadas, mediante contratos de concessão em regime de serviço público.

16. A actividade operacional no Porto de Leixões apresentou um comportamento positivo, com o movimento de mercadorias a ultrapassar, pela primeira vez, os 14 milhões de toneladas.

O segmento de mercado dos granéis líquidos continua a destacar-se no “*core business*” do Porto de Leixões, com o seu tráfego a atingir as 7,7 milhões de toneladas e a variação de 13%, face ao exercício de 2002. É de realçar o gradual aumento que se tem registado ao nível da movimentação da carga contentorizada, que ocupa, actualmente, o segundo lugar, no total de mercadorias movimentadas pelo porto e que registou, igualmente, uma variação positiva de 21%.

Quanto à situação económico-financeira

17. O investimento da APDL atinge aproximadamente 36 milhões de euros, importando destacar que, 51%, do mesmo, é financiado pelo recurso ao autofinanciamento, pelo facto da empresa não possuir endividamento bancário. Os Fundos Comunitários no valor de 14,5 milhares de euros e o PIDDAC, no montante de 3.221



milhares de euros, suportam o resto do custo do financiamento.

18. A situação económico-financeira da APDL caracteriza-se pelo equilíbrio financeiro e pela solidez patrimonial, acompanhada por uma boa performance da sua estrutura económica, que é suportada por resultados líquidos positivos.

Aqueles resultados dependeram, não só de resultados extraordinários e do controlo de resultados financeiros mas, também, da capacidade que a entidade teve de gerar meios libertos líquidos, uma vez que os proveitos operacionais cobriram os custos operacionais.

O porto de Leixões apostou no modelo de gestão, “Landlord Port”, canalizando as receitas relativas às taxas variáveis, cobradas às empresas concessionadas, para o desenvolvimento de infraestruturas do porto.

3.5 Administração do Porto de Lisboa

Quanto ao desempenho operacional

19. O ano de 2005 foi positivo para a actividade portuária do porto de Lisboa, dado que a APL apresenta, face a 2002, um aumento no seu tráfego de mercadorias, de 2,2%, atingindo as 12,4 milhões de toneladas. Para tal, muito contribuiu a evolução favorável ao nível dos granéis sólidos (4,8%), provenientes, na sua maioria, da UE, em resultado da seca que se registou no país e que obrigou à importação de produtos alimentares; e o aumento dos contentores (3,8%).

Refira-se, ainda, que o número de cruzeiros em 2005 registou um ligeiro decréscimo, em virtude das alterações das rotas que não incluíram Lisboa como destino turístico.

Quanto à situação económico-financeira

20. Os investimentos levados a efeito pelo Porto de Lisboa, entre 2002-2005, totalizaram o montante de 21,6 milhões de euros sendo financiados em 13 milhões de Euros pela APL (Capitais Próprios e Empréstimos), o que representou a 60% do financiamento total.

21 O endividamento bancário do Porto de Lisboa atingiu os 57,8 milhões de euros, sendo de realçar que 27.9 milhões de euros dizem respeito a dívidas de médio e curto prazo.

22. O Porto de Lisboa duplicou o seu lucro, nos últimos dois anos, passando de um resultado líquido de 2,67 milhões de euros, em 2004, para 5,83 milhões de euros em 2005, e, isto, por conta dos resultados extraordinários que atingiram os 3,58 milhões de euros mas, também, pela obtenção de resultados operacionais positivos.

23. A empresa utilizou capitais alheios de médio e longo prazo para pagar custos com o pessoal, referentes às reformas antecipadas ao abrigo do DL n.º 467/99, 6/11, uma vez que estes atingiram um valor bastante significativo.

24. Para financiar o seu investimento a APL recorreu ao passivo de curto prazo, o que a levou a uma situação de desequilíbrio financeiro, impossibilitando-a de liquidar os seus compromissos imediatos.

4 RECOMENDAÇÕES

À luz do conteúdo e conclusões do presente relatório e tendo em conta os resultados do exercício de contraditório o Tribunal formula as seguintes recomendações:

Ao Conselho de Administração da Administração Portuária dos Portos de Setúbal e Sesimbra

- ☞ Na sequência do desenvolvimento do transporte marítimo de curta distância e do papel crescente que assumiu o tráfego de contentores no Porto de Setúbal, no quadriénio em análise, conviria fomentar a complementaridade com o Porto de Lisboa, de forma a aliviar o congestionamento daquele último.

-
- ☞ Serão, igualmente, de implementar medidas de gestão que no interesse económico da empresa, tornem a sua actividade operacional auto sustentável.

Ao Conselho de Administração da Administração Portuária do Porto de Sines

- ☞ Deveria apostar na rentabilização da exploração do Terminal XXI, enquanto alavanca para a criação de uma plataforma logística que se insira nas principais rotas de contentores mundiais, constituindo, igualmente, um elemento estruturante nas estratégias de desenvolvimento do país.
- ☞ De igual modo, deveria pautar a sua actuação de acordo com uma política de execução, apenas, dos investimentos, absolutamente, imprescindíveis e para os quais tenha compromissos formais já assumidos, bem como controlar o nível de endividamento, procurando estabelecer o equilíbrio financeiro.
- ☞ Finalmente, deverá prosseguir com a adopção de medidas de contenção de racionalização de custos com o objectivo de atingir, a curto prazo, uma melhoria da sua performance operacional.

Ao Conselho de Administração da Administração Portuária do Porto de Aveiro

- ☞ Deverá ponderar a adopção de medidas, no sentido de consolidar a posição do porto de Aveiro como o principal porto nacional na movimentação de carga geral fraccionada, através, designadamente, de uma estratégia de investimento, centrada nas infraestruturas portuárias e na melhoria das acessibilidades rodo-ferro-marítimas.

- ☞ Por outro lado, terá de desenvolver esforços no sentido dos proveitos operacionais gerados pela actividade da empresa serem suficientes para cobrir os custos anuais incorridos, de forma a garantir a auto sustentabilidade financeira da empresa.

Ao Conselho de Administração da Administração Portuária dos Portos do Douro e Leixões

- ☞ Deverá ponderar o reforço do papel dos Portos do Douro e Leixões, no âmbito da carga contentorizada, procurando rentabilizar, a médio e longo prazos, a capacidade dos terminais específicos para a movimentação deste tipo de carga, bem como aumentar e melhorar a qualidade da oferta dos serviços de valor acrescentado ao nível da logística.
- ☞ Terá também que efectuar as diligências necessárias à concretização dos objectivos essenciais aos trabalhos de ordenamento do porto, que se encontram actualmente em curso, bem como desenvolver as acessibilidades e os interfaces rodo-ferroviários que permitiram aos portos de Douro e Leixões uma integração como pontos de conexão nas redes multimodais dos sistemas de transportes.



Ao Conselho de Administração da Administração Portuária de Lisboa

- ☞ Deverá ponderar a dinamização do movimento de contentores vocacionado para a satisfação do hinterland produtivo e consumidor da Área Metropolitana de Lisboa, bem como o reforço da sua quota de mercado de granéis sólidos, alargando a sua influência, para servir outras zonas da Península Ibérica.
- ☞ Haverá também que efectuar acções de promoção do Porto de Lisboa em eventos internacionais com objectivo de consolidar a sua posição de líder nacional, no movimento de cruzeiros e de turismo náutico.
- ☞ Terá, finalmente, que rever a política de endividamento da empresa, controlando o serviço da dívida e procedendo ao financiamento do investimento, preferencialmente com capitais próprios e caso o mesmo não seja possível que recorra a capitais alheios de médio e longo prazo, tendo sempre presente a necessidade de garantir o equilíbrio financeiro.

II Corpo de Relatório

5 ANÁLISE DA CONJUNTURA

5.1 Conjuntura Internacional

No ano de 2005, a actividade económica e o comércio mundiais apresentaram crescimentos robustos -superiores aos valores médios das últimas décadas - ainda que tenham registado um abrandamento face ao ano anterior. O ano foi marcado por uma nova subida dos preços internacionais das matérias-primas, particularmente acentuada no caso do petróleo que atingiu novos máximos históricos.

O PIB mundial terá crescido 4,5% em 2005, menos 0,4% que no ano anterior, sendo que a expansão mundial continuou a ser liderada pelos EUA e pelos países asiáticos, com destaque para a China.

O volume de mercadorias também ostentou valores positivos, apesar da quebra registada em 2005.

Os países da zona euro continuam a apresentar evoluções positivas, resultado da política comunitária focada e centrada na retoma, num enquadramento financeiro favorável e das taxas de juro efectivas bastante reduzidas, mantendo a economia portuguesa um dos crescimentos mais baixos, à semelhança do ocorrido em anos anteriores.

No que respeita às maiores economias da área do euro, vale pena destacar pela positiva a Espanha, por ser o destino que assume maior relevância para as exportações portuguesas, situando-se o seu PIB em 3,4%.

Quadro n.º 1
Evolução da Economia Mundial

Produto Interno Bruto	2003	2004	2005
Economia mundial ^(a)	3,6	4,9	4,5
EUA	2,7	4,2	3,5
Japão	1,8	2,3	2,7
Área do Euro	0,7	1,8	1,4
Alemanha	-0,2	1,1	1,1
França	0,9	2,1	1,4
Itália	0,4	0,9	0,1
Espanha	3,0	3,1	3,4
Portugal	-1,2	1,1	0,3
Reino Unido	2,5	3,2	1,8
Economias Asiáticas excluindo o Japão	7,5	8,0	8,1
China	9,4	9,5	9,9
Volume de Comércio de Mercadorias	6,6	10,9	7,5
Preços internacionais de matérias-primas em USD			
Petróleo (Brent) – nível	28,5	38,0	55,0
Petróleo (Brent)	13,8	33,3	44,7
Matérias Primas não energéticas	14,3	21,7	9,5
Preços no consumidor			
Países da OCDE			
Total	2,5	2,4	2,7
Total excluindo energéticos e alimentares	2,1	1,9	1,9

Fontes: CPB Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis, Eurostat, HWWA, Thompson Financial Datastream e Banco de Portugal.

Notas: Taxa de variação, em percentagem. (a) Cálculos do Banco de Portugal. A série do PIB mundial foi calculada com base numa amostra de países que representavam cerca de 90% do PIB mundial em 2004, quando avaliado em paridades do poder de compra. A ponderação atribuída a cada país é determinada com base nos pesos divulgados pelo FMI, que correspondem à proporção do respectivo PIB no PIB mundial, avaliados em paridades do poder de compra.

5.2 Conjuntura Nacional

5.2.1 Síntese da Economia Portuguesa em 2005

A economia portuguesa, no ano de 2005, caracterizou-se pelo reduzido crescimento da actividade, a estagnação do emprego e o aumento da taxa de desemprego. Concomitante, e apesar do aumento da receita fiscal, assistiu-se ao aumento do défice estrutural das contas públicas.

A inflação diminuiu apesar do aumento do preço do petróleo e dos impostos indirectos.

O Produto Interno Bruto apresentou, para 2005, uma variação de apenas 0,3%, inferior em 0,8% pontos percentuais ao crescimento observado no ano anterior, consequência da ausência de uma recuperação sustentada da actividade económica em geral.

O investimento estagnou em 2004 e caiu em 2005. O fraco crescimento resultou sobretudo do consumo (público e privado), mas este está ameaçado pelo endividamento, uma vez que é o sistema financeiro que está a aguentar este aumento através dos níveis reduzidos das taxas de juros, das contracções das margens por partes dos bancos e alargamento dos prazos de amortização dos empréstimos.

No entanto, a nível do consumo privado nota-se, igualmente para 2005, uma desaceleração tendo contribuído para tal, a evolução desfavorável das condições no mercado de trabalho, bem como a melhor percepção sobre a gravidade da situação orçamental e o aumento de impostos que lhe esteve associado.

As exportações foram afectadas pelo facto de Portugal ainda não possuir um padrão de especialização tecnológica e preços competitivos, nos produtos comercializados por si (têxteis, vestuário e calçado), suficiente para fazer face à concorrência imposta pelos novos produtores intervenientes no comércio mundial.



Quadro n.º 2 Principais Indicadores Económicos

	2004	2005
PIB	1,1	0,3
Consumo privado	2,3	1,8
Consumo público	1,6	1,9
Formação Bruta de Capital Fixo (FBCF)	0,0	-2,6
Exportações	5,3	0,9
Importações	7,0	1,8
Emprego	0,1	0,0
Taxa de desemprego (percentagem da população activa)	6,7	7,6
Saldo orçamental (percentagem do PIB)	-3,2	-6,0
Excluindo medidas temporárias (percentagem do PIB)	-5,3	-6,0
Capacidade (+)/Necessidade (-) de financiamento da economia (percentagem do PIB)	-5,7	-8,1

Fontes: INE e Banco de Portugal

5.2.2 Análise Sectorial

Em Portugal, no ano de 2004, os 46 milhões de toneladas de mercadorias comercializados por via marítima representaram 61% do Comércio Externo Português (desses, cerca de 80% respeita a importações e 20% a importações)¹

Quadro n.º 3 Comércio externo por modos de transporte

Unidade: 1.000 toneladas

Modo de Transporte	2000	%	2001	%	2002	%	2003	%	2004	%
Rodoviário	21.173	31,0%	23.177	33,4%	23.912	33,2%	24.513	34,5%	26.503	35,0%
Aéreo	418	0,6%	373	0,5%	381	0,5%	344	0,5%	334	0,4%
Marítimo	44.732	65,5%	43.372	62,6%	44.839	62,3%	43.705	61,5%	46.272	61,1%
Outros	1.968	2,9%	2.378	3,4%	2.877	4,0%	2.498	3,5%	2.672	3,5%
Total	68.291	100,0%	69.300	100,0%	72.009	100,0%	71.060	100,0%	75.781	100,0%

Fonte: INE - Instituto Nacional de Estatística, mercadorias entradas e saídas

¹ In Anuário Estatístico de Portugal 2004 do INE – Instituto Nacional de Estatística e APDL

Da análise do tráfego marítimo através dos portos nacionais constata-se que o Porto de Sines é aquele que apresenta, em termos de volume, a quota de mercado mais elevada a situar-se, no o ano de 2005, nos 40%, seguido do Porto de Douro Leixões. Esta situação espelha a dependência energética do país, sendo normal que dois portos cujo principal movimento de mercadorias se centraliza nos granéis líquidos energéticos, sejam a principal “porta de entrada” destas matérias primas.

Quadro n.º 4
Tráfego marítimo através
dos portos nacionais

Unidade: 1.000 toneladas

Portos	2003	%	2004	%	2005	%
Setúbal	6.091	11%	6.522	11%	6.642	11%
Lisboa	12.471	22%	11.784	20%	12.411	20%
Douro e Leixões	13.450	23%	13.703	23%	14.051	22%
Sines	20.863	36%	22.476	38%	25.042	40%
Aveiro	2.965	5%	3.134	5%	3.329	5%
Outros (*)	1.760	3%	1.755	3%	1.568	2%
Total	57.600	100%	59.374	100%	63.043	100%

Fonte: AP's, IPTM

Notas: (*) não inclui os dados dos portos de Faro e Portimão



6 DESEMPENHO OPERACIONAL DAS ADMINISTRAÇÕES PORTUÁRIAS

6.1 Portos de Setúbal e Sesimbra

Localizado a cerca de 40 quilómetros a Sul de Lisboa, o Porto de Setúbal é um dos portos importantes do país, sendo considerado, em conjunto com o Porto de Sesimbra, um dos principais motores de desenvolvimento da região sul de Portugal, proporcionando aos seus clientes uma vantagem competitiva através da oferta de infra estruturas, equipamentos e serviços portuários especializados nos diferentes mercados do transporte marítimo, pesca e lazer. Dispõe de amplos cais, terraplanos e áreas de expansão, dotados de acessos ferroviários e marítimos fluidos e de modernos sistemas de informação, segurança e protecção do meio ambiente.

A actividade de movimentação de cargas no porto de Setúbal desenvolve-se na margem norte do rio Sado ao longo de uma faixa ininterrupta de expansão de cerca de 12 quilómetros entre o fim da malha urbana da cidade e o extremo nascente da Península da Mitrena, sem qualquer condicionamento urbano e pode efectuar-se através de um conjunto de terminais que se apresentam no seguinte quadro:

Quadro n.º 5 Terminais do Porto de Setúbal

Terminais de Serviço Público²	Terminais de Uso Privativo³
Terminal Multiusos Zona 1 – Concessionado à TERSADO, S.A →movimenta carga geral e fraccionada, roll on/roll off, contentores e granéis sólidos	Terminal Maurifermentos → movimenta granéis líquidos (melaços)
Terminal Multiusos Zona 2 – Concessionado à SADOPOINT, S.A. →movimenta carga geral e fraccionada, roll on/roll off, (excepto veículos ligeiros e contentores)	Terminal da Uralada → movimenta granéis líquidos (melaços)
Terminal Roll-on Roll-off – APSS, S.A. (*)→movimenta carga roll on/roll off	Terminal das Praias do Sado →movimenta granéis sólidos e líquidos
Terminal da Sapec- Granéis Sólidos e Líquidos - Concessionado à Sapec - Agro, S.A →movimenta granéis sólidos e líquidos	Terminal Alston Power →movimenta carga geral
Terminal da Sapec- Granéis Líquidos - Concessionado à Sapec - Agro, S.A →movimenta exclusivamente granéis líquidos	Terminal da Tanquisado e Eco-Oil →movimenta granéis líquidos (combustíveis)
	Terminal da Eurominas →movimenta granéis sólidos
	Terminal da Secil → movimenta cimento e clínquer

Fonte: APSS

(*) inclui o terraplano concessionado à WolKswagen AutoEuropa, que serve a fábrica de Palmela

- ² Áreas portuárias e respectivas instalações, onde se realizam operações de movimentação de carga em regime de serviço público que devem ser prestadas a qualquer utente do porto.
- ³ Áreas portuárias e respectivas instalações, que foram objecto de direito de uso privativo de parcelas, onde se realizam operações de movimentação de cargas, exclusivamente destinadas ou com origem no estabelecimento industrial do concessionário.

É também na zona portuária de Setúbal que se encontra o Terminal da Lisnave, embora o mesmo não esteja integrado na área de jurisdição da APSS.

Para além destes terminais existem ainda infraestruturas vocacionadas para acolher embarcações de pesca, recreio náutico, marítimo-turísticas e de ferries, situadas a jusante, junto à zona nobre da cidade que são as seguintes:

- ✓ Doca de Recreio das Fontainhas;
- ✓ Terminal Ferry (em ambas as margens – Norte e Sul);
- ✓ Doca dos Pescadores.

O movimento total de navios no Porto de Setúbal apresentou para o quadriénio 2002-2005, uma variação negativa de 9,6%, o que significa que escalaram aquele porto, menos 203 navios. Embora se tenha verificado aquele decréscimo regista-se, no entanto, um aumento na Arqueação Bruta (GT)⁴, ou seja do tamanho dos navios, o que quer dizer que o porto passou a receber navios com maior capacidade de carga. Outro aspecto a referir é que no mesmo período houve um aumento de 53% do número de navios de bandeira portuguesa, bem como da sua arqueação bruta – 43,9%.

O Porto de Setúbal é um Porto que importa um grande número de mercadorias oriundas da Europa, conforma se pode observar pela leitura do mapa seguinte. No entanto, regista-se que, no quadriénio, o movimento total das importações diminuiu -15,4%, em detrimento das exportações que aumentou 57%.

Quadro n.º 6
Movimentação de Navios

	2002	2003	2004	2005	Varição 05/02
Navios					
N.º Nacionais	166	277	277	254	53,0%
GT (1000 Tons.) Nacionais	867	1.099	1.199	1.248	43,9%
N.º Estrangeiros	1.439	1.334	1.393	1.254	-12,9%
GT (1000 Tons.) Estrangeiros	15.783	15.483	16.194	15.675	-0,7%
Outros(s/actividade comercial)	503	426	454	397	-21,1%
Total Navios	2.108	2.037	2.124	1.905	-9,6%
Total (1000 Tons.) GT	16.650	16.582	17.393	16.923	1,6%

Fonte: APSS

⁴ Medida do volume total de uma embarcação, determinada em conformidade com a Convenção Internacional de Arqueação de 1969 e expressa em número inteiro sem unidade.



Quadro n.º7 Movimento de mercadorias agrupado por continentes

Continente	2002		2003		2004		2005		Unid: Toneladas						
	Total	Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Total			
Europa	4.767.279	1.386.639	3.380.640	4.472.607	2.003.804	2.468.803	4.402.527	1.911.916	2.490.611	4.559.410	1.895.043	2.664.366	36,7%	-21,2%	-4,4%
África	260.654	122.642	138.012	426.582	299.223	127.359	521.820	337.182	184.638	871.297	618.883	252.414	404,6%	82,9%	234,3%
América do Norte	399.895	82.482	317.413	427.497	6.810	420.687	667.073	4.714	662.359	639.503	0	639.503	-100,0%	101,5%	59,9%
América Central	36.581	1.327	35.254	42.422	6.074	36.348	51.359	9.912	41.447	77.399	9.637	67.762	626,2%	92,2%	111,6%
América do Sul	786.993	24.978	762.015	541.308	24.301	517.007	602.616	46.192	556.424	368.121	34.571	333.550	38,4%	-56,2%	-53,2%
Ásia	193.175	26.252	166.923	179.772	13.267	166.505	274.713	153.479	121.234	119.253	19.127	100.126	-27,1%	-40,0%	-38,3%
Países e Territórios				547	547	0	1.662	1.140	522	7.154	4.982	2.172	-	-	-
Total Geral	6.444.577	1.644.320	4.800.257	6.090.735	2.354.026	3.736.709	6.521.770	2.464.535	4.057.235	6.642.136	2.582.244	4.059.893	57,0%	-15,4%	3,1%

Fonte: APSS

O Porto de Setúbal movimenta diversas mercadorias nos vários terminais que possui. Apresentam-se, de seguida, quadros que dão conta dessa actividade:

Quadro n.º 8 Movimento de Mercadorias por Modo de Acondicionamento

Unidade: 1.000 Toneladas

Modo Acondicionamento	2002	2003	2004	2005	Variação 05/02
Graneis líquidos	2.131	1.323	1.133	1.717	-19,44%
Graneis sólidos	2.191	2.884	3.092	3.224	47,17%
Carga geral	2.123	1.884	2.297	1.701	-19,87%
Carga fraccionada	1.641	1.391	1.720	1.212	-26,13%
Carga contentorizada	70	111	187	113	60,97%
Carga ro-ro	412	382	390	376	-8,67%
Total	6.445	6.091	6.522	6.642	3,06%

Fonte: APSS

Quadro n.º 9 Movimento de Mercadorias por Terminal

Unidade: 1.000 tons.

	2002	2003	2004	2005	Variação 05/02
Terminais de serviço público	3.127	2.847	3.174	2.677	-14%
Multiusos - Zona 1	1.648	1.390	1.311	1.135	-31%
Sapec - Granéis Sólidos	878	762	840	773	-12%
Multiusos - Zona 2	298	452	629	318	7%
Terminal Roll - On Roll- Off	304	243	283	289	-5%
Sapec - Granéis Líquidos	0	0	111	162	-
Terminais de uso privativo	3.317	3.244	3.348	3.964	19%
Praias do Sado	1.661	790	670	1.353	-19%
Eurominas	468	1.034	1.153	1.139	144%
Secil	534	685	841	866	62%
Tanquisado/Eco-Oil	575	674	607	536	-7%
Uralada	24	14	21	23	-3%
Lisnave	9	7	13	23	167%
Mauri-Fermentos	12	6	6	2	-83%
Alstom	28	27	26	13	-53%
Ao Largo	7	7	11	9	29%
Total	6.445	6.091	6.522	6.641	3%

Fonte: APSS

À luz dos quadros anteriores, há que tecer os seguintes comentários:

- ❖ A tonelagem movimentada pelo porto de Setúbal, no ano 2005, em termos globais, aumentou, 3%, face a 2002. Em valor absoluto, este aumento corresponde a um acréscimo de 196 mil toneladas;
- ❖ No que respeita aos Terminais de Serviço Público, apenas o terminal Multiusos zona 2 concessionado à empresa Sadoport apresentou uma variação positiva de cerca de 7%, os restantes terminais e o Terminal Roll – On Roll-Off apresentaram valores de variação negativos;
- ❖ Os Terminais de Uso Privativo movimentaram, em 2005, 3.964 mil toneladas o que se traduziu num acréscimo de 647 mil toneladas em relação a 2002.
- ❖ Este aumento é impulsionado pelo acréscimo de mercadorias nos Terminais Eurominas e Secil, ou seja, pela movimentação de granéis sólidos, cimento, clínquer e carvão, respectivamente;
- ❖ A carga geral registou uma variação, para o quadriénio em análise, de 19,9%. Para este facto contribuiu a diminuição verificada na carga fraccionada, que se quantificou em termos absolutos, em menos 428,8 mil toneladas, resultado do decréscimo na movimentação dos produtos metalúrgicos nos Terminais Multiusos Zonas 1 e 2, explicado pelo ciclo de baixa do mercado de construção nacional;
- ❖ O movimento de carga ro-ro, bastante importante para a APSS, dado que o Porto de Setúbal é líder de mercado neste tipo de tráfego, espelha um decréscimo de 36 mil toneladas, ou seja menos 8,7% do que em 2002, resultado da quebra de produção na fábrica da Auto Europa em Palmela. A título informativo sabe-se que o número de veículos movimentados ascendeu às 245.625 unidades;
- ❖ Os granéis sólidos atingiram, em 2005, a movimentação mais expressiva, 3.224 mil toneladas, com a variação no período a atingir os 47 %. Explica-se esta situação, entre outros motivos, pelo aumento da movimentação para exportação, de cimento no terminal Secil e de clínquer no Terminal Eurominas.

Em termos globais, as taxas de utilização dos terminais de uso público e privativo assumem os valores de 47% e 53%, respectivamente. De acordo com os serviços técnicos da APSS: *“Para assegurar um nível de qualidade adequado, os terminais não devem ter um nível de utilização superior a 60-70%”*⁵, no entanto, os terminais ainda se encontram sub utilizados devido, por um lado à já referida quebra da produção na fábrica da AutoEuropa e por outro, pelo facto de o Terminal Multiusos ainda estar em processo de integração no mercado.

Assim, este indicador revela que o Porto de Setúbal poderá rentabilizar os seus terminais, através de novos investimentos que poderão criar novas oportunidades de negócio em segmentos de mercado, não necessitando de expandir a sua área de comercialização.

Nos anos em análise a actividade de pesca dos Portos de Setúbal e Sesimbra ascendeu a 13.682 toneladas, às quais correspondeu um valor de 28.618 mil euros.

⁵ In pág. 8 da Resposta da APSS ao Questionário do TC dirigido às Administrações Portuárias.



Quadro n.º 10 Actividade Piscatória nos Portos de Setúbal e Sesimbra 2002-2005

Pescado	2002	2003	2004	2005	Variação 05/02
Setúbal					
Peso (Tons)	2.360	3.079	3.741	3.568	51,2%
Valor (Mil Euros)	6.077	7.027	8.760	8.222	35,3%
Sesimbra					
Peso (Tons)	8.164	9.296	9.885	10.114	23,9%
Valor (Mil Euros)	16.840	17.717	18.259	20.396	21,1%
Total					
Peso Total (Tons)	10.524	12.375	13.626	13.682	29,5%
Valor Total (Mil Euros)	22.917	24.744	27.019	28.618	17,9%

Fonte: APSS

O pescado transaccionado quer no porto de Setúbal, quer no porto de Sesimbra, apresentou, assim, variações positivas ao nível do peso e do valor, respectivamente 29,5% e 17,9%, consequência do encerramento da lota de Pedrouços em Lisboa.

O tráfego fluvial de veículos e passageiros entre Setúbal e Tróia é assegurado pela empresa Transado que explora regularmente e continuamente o serviço de transportes colectivos de passageiros de veículos ligeiros, pesados e de mercadorias, entre as duas margens do rio Sado. Embora já tenha sido assinado o contrato com o novo concessionário, a empresa *Atlantic Ferries*, só está previsto que a mesma comece a explorar o serviço em Agosto/Setembro de 2007.

Entre 2002-2005, o tráfego fluvial foi o seguinte:

Quadro n.º 11 Tráfego Fluvial no Porto de Setúbal 2002-2005

Tráfego fluvial	2002	2003	2004	2005	Variação 04/02
N.º de Veículos	620.051	642.219	599.564	567.185	-8,53%
N.º de Velocípedes	16.901	17.326	15.536	16.191	-4,20%
N.º de Passageiros	1.470.840	1.523.126	1.517.297	1.442.688	-1,91%
N.º de Passes	4.133	4.292	3.733	3.187	-22,89%

Fonte: APSS

O tráfego fluvial apresenta quebras em todos os seus componentes. Esta situação poderá ser explicada pela melhoria das acessibilidades rodoviárias ao sul do país, designadamente com a abertura da Auto-estrada para o Algarve, que permitiu que o acesso à Península de Tróia se efectuasse de forma mais célere.

6.2 Porto de Sines

O Porto de Sines é um amplo porto de águas profundas, aberto ao mar com fundos naturais não sujeitos a assoreamento, situado na costa ocidental de Portugal.

Este porto é dotado de condições naturais únicas no país, integrando várias infraestruturas marítimas para abrigo e acostagem de navios de grande porte.

A construção do porto de Sines iniciou-se em 1973, tendo entrado em exploração em Outubro de 1978.

Desde 2003, o porto desenvolve a sua actividade tendo por base as linhas orientadores do Plano Estratégico de Sines – Programa Neptuno, a saber: (i) Reforço do papel do porto no abastecimento de produtos energéticos do país; (ii) Afirmação de um Terminal de Contentores (Terminal XXI) com projecção europeia e mundial; (iii) Consolidação do modelo de autoridade portuária como gestora de concessões; (iv) Aposta forte na valorização dos recursos humanos; (v) Participação activa no desenvolvimento económico do porto na sua envolvente.

O Porto de Sines é actualmente constituído por:

Terminais	Entidades exploradoras/Produtos Movimentados
Terminal de Granéis Líquidos de Sines (TGLS)	♦ Permite a movimentação simultânea de diversos produtos petrolíferos (crude, produtos refinados e gases liquefeitos – LPG) O TGLS encontra-se em exploração desde 1978 e é operado pela APS, S.A tendo como principal cliente a Petrogal, cuja refinaria recebe petróleo bruto e expede produtos refinados.
Terminal Petroquímico	♦ Destinado à movimentação de produtos petroquímicos, nomeadamente nafta química, olefinas, gases liquefeitos e aromáticos. Este terminal está concessionado à REPSOL Polímeros. S.A, em regime de uso privativo e iniciou a sua exploração em 1981.
Terminal Multipurpose	♦ Movimenta carvão, cimento e petróleo de coque. Estes produtos abastecem as centrais termoeléctricas de Sines (CPPE) e do Pego (CARBOPEGO), e as cimenteiras de Alhandra, Souselas e Loulé (Fábricas da CIMPOR). Este Terminal está concessionado à PORTSINES, em regime de serviço público e iniciou a sua exploração em 1992.
Terminal de Gás Natural (GNL)	♦ Terminal de grande importância estratégica para o país sendo determinante na redução da dependência portuguesa do gasoduto que actualmente transporta gás natural da Argélia, via Espanha. É operado pela TRANSGÁS-Atlântico, em regime de uso privativo.
Terminal de Contentores-Terminal XXI	♦ Destina-se à Movimentação de contentores para a Península Ibérica e está concessionado à PSA Sines, em regime de serviço público, tendo iniciado a sua actividade no fim de Maio de 2004.

Ainda fazem parte das infraestruturas do Porto de Sines o Porto de Pesca, que se encontra concessionado à Docapesca desde 1994 e o Porto de Recreio que constitui um pólo importante para a oferta turística de Sines e de toda a Costa Vicentina, dado que é o único da costa marítima entre Setúbal e o Algarve, zona onde a navegação de recreio é intensa durante todo o ano.

Para além dos terminais existem outras actividades concessionadas em regime de serviço público, directamente relacionadas com a actividade portuária, como é o caso do Serviço Público de Reboque e Amarração, concessionado à Reboport – Sociedade Portuguesa de Reboques Marítimos, SA.

Em relação à envolvente Portuária é de destacar que o Porto é rodeado de áreas de expansão, bem como de terrenos para a localização de vários tipos de investimentos, cujo plano geral é actualmente gerido pela API-PARQUES, S.A.

É de destacar que, na Rede Nacional de Plataformas Logísticas, a área de Sines foi escolhida como uma das 4 Plataformas Portuárias para a localização de uma Zona de Actividades Logísticas (ZAL).

A futura ZAL terá duas zonas distintas:

- (Pólo A) localizado no interior da área portuária e promovido pela APS, S.A., onde se desenvolverão actividades logísticas tais como armazenagem, grupagem, embalagem, etc, que poderão dar um contributo notável às actividades portuárias e um importante apoio às empresas que se instalem na região;
- (Pólo B) localizado na Zona Industrial e Logística de Sines e promovido pela API-PARQUES, onde se poderão instalar projectos logísticos, actividades e serviços que requeiram maiores necessidades ao nível de espaço;

No período em análise, 2002-2005, verificou-se um aumento de 52% do número de navios que escalaram o Porto de Sines.



Para este aumento contribuiu a actividade registada no Terminal de Contentores de Sines⁶, que registou um acréscimo significativo, tendo atracado neste terminal 137 navios porta contentores, contra os 55 registados em 2004, bem como a actividade registada no Terminal de Granéis Líquidos de Sines (573 navios em 2002 e 734 navios em 2005).

A actividade piscatória também apresentou uma variação positiva, resultado não só das obras de melhoramento efectuadas pela APS no porto de pesca, mas também pelo aumento da procura de arrastões originários de outros portos nacionais, que têm vindo a operar em Sines.

Quadro nº 12 Movimento de Navios

	2002	2003	2004	2005	Varição 05/02
N.º Navios de Passageiros	-	-	-	-	
N.º de Passageiros	-	-	-	-	
N.º Embarcações de Pesca (*)	88	87	88	98	11,4%
Toneladas de peixe	7.663	7.804	8.625	9.840	28,4%
Outros navios	810	804	972	1.231	52,0%
Total (Movimentos de navios)	810	804	972	1.231	52,0%

Fonte: APS

(*) - Número médio mensal de embarcações em actividade na lota do Porto de Pesca de Sines

Quadro n.º13 Movimento de Mercadorias agrupado por continentes

	2002			2003			2004			2005			Varição 05/02		
	Total	Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Total
Europa	6.790.918	3.718.110	3.072.808	6.924.875	3.650.763	3.274.112	8.962.688	4.155.081	4.807.607	8.337.377	5.268.221	3.069.156	41,7%	-0,1%	22,8%
África	6.875.911	47.837	6.828.074	8.143.104	35.725	8.107.379	7.399.403	48.890	7.350.513	9.217.457	144.608	9.072.849	202,3%	32,9%	34,1%
América do Norte	571.532	421.516	150.016	1.195.076	816.584	378.492	1.217.322	696.635	520.687	1.221.317	548.252	673.065	30,1%	348,7%	113,7%
América do Sul	3.949.731	9.446	3.940.285	3.769.240	19.159	3.750.081	4.400.654	31.373	4.369.281	4.897.147	66.084	4.831.063	599,6%	22,6%	24,0%
Ásia	968.335	0	968.335	163.294	370	162.924	366.686	14.172	352.514	1.368.208	37.698	1.330.510	-	37,4%	41,3%
Ocêania	985.469	0	985.469	667.580	0	667.580	129.315	0	129.315	0	0	0	-	-100,0%	-100,0%
Total Geral	20.141.896	4.196.909	15.944.987	20.863.169	4.522.601	16.340.568	22.476.068	4.946.151	17.529.917	25.041.506	6.064.863	18.976.643	44,5%	-69,0%	24,3%

Fonte: APS

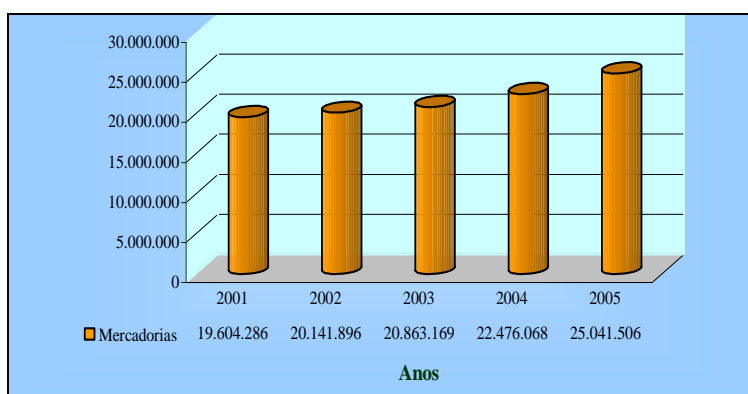
A nível dos mercados exteriores, por zonas de proveniências de mercadorias destaca-se, no quadriénio, o continente Africano, devido à importação de produtos como o crude, carvão e gás natural.

⁶ Ver Relatório e Contas do Exercício de 2005

Em relação às mercadorias exportadas, ou seja, a carga, a União Europeia assume o papel mais importante devido à exportação de produtos refinados, nomeadamente: gasóleo, gasolinas, fuel oil e mescla aromática.

O Porto de Sines movimentou 25.041.506 toneladas de mercadorias no ano de 2005, o que representou, face ao ano de 2002, a uma variação de 24,3%, o que em termos absolutos corresponde a um acréscimo de 4.899.610 toneladas de mercadorias movimentadas.

Gráfico n.º1
Movimento de Mercadorias - Toneladas



A movimentação por tipo de produtos resume-se no quadro que se apresenta:

Quadro n.º 14
Movimento de Mercadorias por modo de Acondicionamento

Produtos	Carga				Descarga				Total				Variação05/02 Total
	2002	2003	2004	2005	2002	2003	2004	2005	2002	2003	2004	2005	
Granéis Líquidos	4.189.099	4.514.404	4.745.580	5.474.651	10.129.703	10.928.468	12.019.392	13.078.027	14.318.802	15.442.872	16.764.972	18.552.678	29,6%
Ramas	163.162	0	443.983	171.552	8.573.051	9.457.855	9.439.073	9.875.108	8.736.213	9.457.855	9.883.056	10.046.660	15,0%
Refinados	3.690.754	4.128.746	3.644.907	4.525.719	1.139.703	992.907	1.223.473	1.501.829	4.830.457	5.121.653	4.868.380	6.027.548	24,8%
GPL	34.594	57.507	55.417	127.834	239.734	155.013	223.753	218.183	274.328	212.520	279.170	346.017	26,1%
GNL	0	0	0	0	0	171.207	1.012.409	1.295.209	0	171.207	1.012.409	1.295.209	-
Olefinas	300.589	328.151	396.516	375.762	177.215	151.486	14.315	18.073	477.804	479.637	410.831	393.835	-17,6%
Outros			204.757	273.784			106.369	169.625	0	0	311.126	443.409	-
Granéis Sólidos	7.572	6.073	68.337	218.327	5.788.616	5.390.169	5.347.583	5.583.245	5.796.188	5.396.242	5.415.920	5.801.572	0,1%
Carvão	0	0	0	0	5.668.002	5.330.214	5.234.538	5.255.584	5.668.002	5.330.214	5.234.538	5.255.584	-7,3%
Cereais	0	0	0	0	4.238	5.051	2.400	6.903	4.238	5.051	2.400	6.903	62,9%
Minérios	7.572	6.073	4.319	12.747	58.992	0	0	0	66.564	6.073	4.319	12.747	-80,9%
Outros	0	0	64.018	205.580	57.384	54.904	110.645	320.758	57.384	54.904	174.663	526.338	817,2%
Carga Geral	238	2.124	132.233	371.886	26.668	21.931	162.942	315.371	26.906	24.055	295.175	687.257	2454,3%
Total	4.196.909	4.522.601	4.946.150	6.064.864	15.944.987	16.340.568	17.529.917	18.976.643	20.141.896	20.863.169	22.476.067	25.041.507	24,3%

Fonte: APS



Pela observação do mapa é possível retirar as seguintes conclusões:

- ❖ A carga geral foi o “item” que apresentou a variação mais significativa 2.454,3%, em resultado do Terminal de Contentores (Terminal XXI), concessionado à PSA Sines, ter iniciado a sua exploração no fim de Maio de 2004 e ser um dos objectivos da APS o desenvolvimento do Porto de Sines como grande plataforma internacional de tráfego de contentores. Esta situação vem justificar o sucesso da intermodalidade, uma vez que este terminal possui vários modos de transporte, que envolve a PSA (Port of Singapore Authority), os Comboios de Portugal (CP) e o grupo Luís Simões permitindo assim, a movimentação de contentores na Península Ibérica, criando uma solução integrada de transportes de mercadorias;
- ❖ Nos granéis líquidos movimentaram-se, no ano 2005, um total de 18.552.678 toneladas o que corresponde, face ao ano 2002, a um acréscimo de 29,6% influenciado pela excepcional capacidade de refinação da refinaria de Sines, suportado também pelo o aumento do número de importações dos diversos subgrupos (ramas, refinados, GNL, Olefinas e Outros), à excepção de LPG.

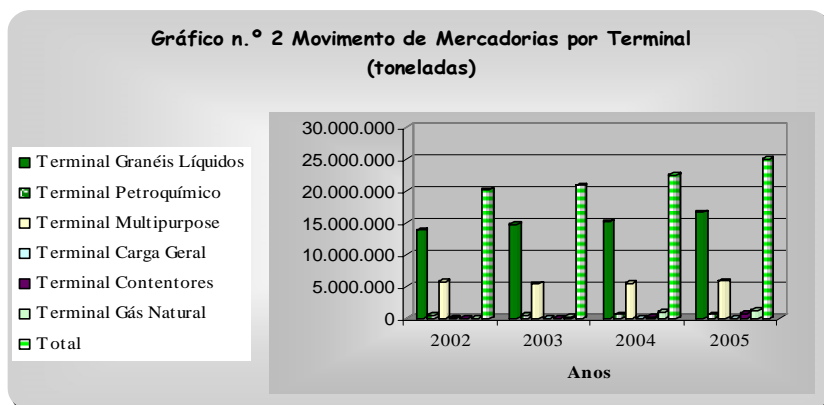
Este tipo de acondicionamento é aquele que detém o maior peso na estrutura de mercadorias do Porto de Sines uma vez que a grande parte das infraestruturas do Porto estão vocacionadas para a comercialização dos produtos supracitados. Atente-se que as indústrias de grande porte têm as suas fábricas à volta de Sines. Entre estas pode-se enumerar, a título de exemplo, a refinaria da Petrolgal, a fábrica da Repsol, a fábrica da Borealis e a Central de produção de energia da EDP. Assim, poder-se-á dizer que Sines é actualmente o grande porto energético nacional.

- ❖ Os granéis sólidos, no global, registaram uma variação pouco significativa apenas sendo realçar pela positiva os cereais e pela negativa os minérios.

A capacidade global potencial do volume de tráfego do Porto de Sines é de cerca de 42,5 milhões de toneladas/ano.

Em 2005, o Porto de Sines movimentou cerca de 25 milhões de toneladas, representando 58,8% da capacidade instalada.

O tráfego nos terminais do Porto de Sines espelha-se no gráfico n.º 2 e é crescente ao longo de todo o período em análise. Os dois terminais que se destacam são o Terminal de Granéis Líquidos e o Terminal Multipurpose que atingiram, no ano 2005, as 16,6 milhões toneladas e 5,8 milhões toneladas, respectivamente.



É de referir que o Terminal de Granéis Líquidos de Sines (TGLS) oferece uma capacidade máxima de movimentação de granéis líquidos de cerca de 28,3 milhões de toneladas/ano pelo que o valor atingindo no ano 2005 representou 58,6% da operação instalada.

Em relação ao Terminal Multipurpose de Sines (TMS) a sua capacidade máxima atinge as 7,5 milhões ton/ano de carvão e 1,2 milhões de outras cargas. Este Terminal atingiu 66,6% da sua capacidade máxima.

Os Terminais Petroquímico (TPQ), Terminal XXI e de Gás Liquefeito atingiram, designadamente, 57,8%, 20,4% e 32,5% da sua capacidade máxima.

As razões que levam o porto a ficar aquém da sua capacidade de utilização, bem como as medidas necessárias para aumentar essa taxa de utilização constam do seguinte mapa:

Razões	Medidas
As infraestruturas nunca são construídas para o limite das necessidades imediatas, o planeamento deste tipo de investimentos é de muito longo prazo. As capacidades de utilização do Terminal XXI e do Terminal de Gás Natural Liquefeito são justificadas por esta razão.	Consolidar a evolução do modelo de gestão da APS para Landlord Port.
A utilização do Terminal de Granéis Líquidos é justificada pelo facto da indústria de refinação ter ficado aquém do projecto inicial.	Cativar novas cargas no Terminal de Granéis Líquidos por via da utilização da área de expansão adjacente e pela fixação de novas actividades industriais nas ZAL e ZILS.
A capacidade de utilização do Terminal petroquímico está relacionada com o facto de tecnicamente se ter que construir, no mínimo 2 postos de acostagem.	Consolidar a vocação do Terminal Multipurpose para a movimentação massiva de carga geral e diversificar o tipo de cargas.
O Terminal Multipurpose, no que diz respeito ao cais de movimentação de carvão, as capacidades de utilização ficam aquém do previsto fundamentalmente pelo facto de não se ter concretizado o investimento da 3.ª fase, no que diz respeito ao cais de movimentação de carga geral, as razões prendem-se com alguma dificuldade na captação deste tipo de tráfegos.	Ser um porto de referência na Europa e do mundo em <i>transhipment</i> de contentores.
	Tornar o Terminal XXI um motor da actividade económica regional e nacional.
	Desenvolver a ZAL – Zona de Actividade Logísticas
	Potenciar as sinergias entre o porto e ZILIS – Zona Industrial e Logística de Sines.

Fonte: APS



6.3 Porto de Aveiro

O Porto de Aveiro está situado no distrito de Aveiro, numa situação geográfica favorável, uma vez que se encontra no cruzamento de dois eixos importantes para as “cadeias” de abastecimento de mercadorias, atentando ao fácil acesso à região litoral de Portugal através da A1 e à região centro de Espanha e à Europa através da IP5 servindo um vasto “hinterland” económico.

Acresce que, este porto beneficia do facto de se encontrar localizado numa zona industrializada e dinâmica, servida de acessos rodoviários não congestionados o que permite uma fluidez no escoamento das mercadorias.

Este porto não está sujeito a pressões urbanas oferecendo a zona portuária 2.160 metros de cais acostável vocacionado para a movimentação de carga seca, 3 pontes cais para tráfego de granéis líquidos, servidos por terraplenos com uma área total de cerca de 50 hectares, e um porto de pesca costeira e de pesca longínqua.

O porto de Aveiro iniciou, em 2000, um “Plano de Investimentos” que se consubstanciou na construção e ampliação de infraestruturas, cuja conclusão está prevista para o ano em curso, e que teve como objectivos aumentar a eficiência dos serviços portuários e melhorar as acessibilidades marítimas e terrestres do porto, por forma a impulsionar a economia nacional.

Estes investimentos irão permitir, em síntese, que, no final dos anos 2006 e 2007, a capacidade do Porto de Aveiro seja aumentada em mais 750 metros de cais, vocacionados para a movimentação de granéis sólidos, existam 3 novos postos de acostagem, para o tráfego de granéis líquidos correspondendo a um acréscimo de 44 hectares de área de terraplenos disponível e que o porto possa ser escalado por navios de maior calado.

Futuramente outro dos investimentos que irá concorrer para o acréscimo da actividade do porto de Aveiro, será a criação em zona portuária de uma Zona de Actividades Logísticas e Industriais (ZALI), já que aquela proporcionará a prestação de serviços de actividades logísticas que o irão tornar mais competitivo.

Actualmente, a actividade comercial principal da APA, S.A é a exploração dos seguintes terminais:

Terminais	Entidades exploradoras/Produtos Movimentados
Terminal Norte	♦ Destinado à movimentação de produtos agro-alimentares, metalúrgicos, cimentos, madeira e sal.
Terminal RoRo	♦ Destinado à movimentação de carga roll on roll off.
Terminal de Granéis Líquidos	♦ Destinado exclusivamente à movimentação e armazenagem de granéis líquidos como o cloreto de vinilo, combustíveis, anilinas, metanol e vinho e é explorado por diversas entidades privadas (Petrogal, Cires, Dow Portugal entre outras).
Terminal Sul	♦ Este é o único terminal cuja exploração comercial se encontra concessionada em regime de serviço público. A empresa concessionária é a Socapor – Sociedade de Cargas Portuárias (Aveiro), S.A e o contrato foi celebrado em Outubro de 2001. Este terminal movimenta sobretudo produtos metalúrgicos, cimento, pasta de papel e produtos agro alimentares.
Terminal Especializado de Descarga de Pescado	♦ Este terminal encontra-se totalmente equipado com as infraestruturas necessárias ao funcionamento de uma unidade desta natureza.

Fonte: APA

A APA exerce em termos acessórios a comercialização de inertes, a qual decorre da necessidade de serem garantidas as condições de segurança à navegabilidade dos canais que lhe estão afectos.

No ano de 2005 escalaram o Porto de Aveiro 1.092 navios verificando-se um acréscimo de 1,7% face ao ano de 2002, o que corresponde a um aumento de 18 navios.

A nível da actividade piscatória verifica-se uma diminuição quer do número de embarcações quer das toneladas de peixe descarregadas no porto de Aveiro.

Quadro n.º 15 Movimento de Navios

	2002	2003	2004	2005	Varição 05/02
N.º Navios de Passageiros	-	-	-	-	-
N.º de Passageiros	-	-	-	-	-
N.º Embarcações de Pesca	51	58	45	35	-31,4%
Toneladas de peixe	21.045	22.903	18.144	14.954	-28,9%
Outros navios(*)	1.023	1.013	1.053	1.057	3,3%
Total (movimentos de navios)	1.074	1.071	1.053	1.092	1,7%

Fonte: APA

(*) Navios que escalaram o Porto de Pesca do Largo

A globalidade de mercadorias movimentadas pelo Porto de Aveiro tem a sua origem/destino nos continentes Europeu e Africano. Esta situação é explicada pelo facto do “foreland” do porto de Aveiro incluir todos os países do norte da Europa e do mar Mediterrâneo e do mar Negro, exceptuando os países da ex-Jugoslávia e o Cáucaso. Poder-se-á considerar assim, este porto como um porto de “curta distância”.

Este porto é um porto essencialmente importador resultado do peso que as descargas assumem no total das mercadorias movimentadas.

Quadro n.º 16 Movimento de Mercadorias agrupado por continentes

	2002		2003			2004			2005			Unid: Toneladas Varição 05/02			
	Total	Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Total
Europa	2.877.680	498.569	2.379.111	2.782.326	536.333	2.245.993	2.530.932	589.501	1.941.431	2.749.862	721.148	2.028.714	44,6%	-14,7%	-4,4%
África	64.998	15.876	49.122	57.672	16.765	40.907	521.820	8.536	37.341	109.566	60.200	49.366	279,2%	0,5%	68,6%
América do Norte	61.006	8.031	52.975	23.183	2.959	20.224	667.073	2.648	24.007	1	0	1	-100,0%	-100,0%	-100,0%
América do Sul	0	0	0	17.285	0	17.285	602.616	0	25.442	15.762	0	15.762	-	-	-
Ásia	0	0	0	69.460	65.839	3.621	274.713	61.594	432.425	449.937	74.040	375.897	-	-	-
Oceânia	0	0	0			0		0	0	1	0	1	-	-	-
Desconhecido	13.107	225	12.882	14.694	164	14.530	1.662	1.248	9.455	3.686	11	3.675	-	-71,5%	-71,9%
Total Geral	3.016.791	522.701	2.494.090	2.964.620	622.060	2.342.560	4.598.816	663.527	2.470.101	3.328.815	855.399	2.473.416	63,6%	-0,8%	10,3%

Fonte: APA

No ano 2005 foram movimentadas, pelo porto, cerca de 3,3 milhões de toneladas de mercadorias o que corresponde, face a 2002, a um aumento de 10%.

Este crescimento já se pode considerar como um reflexo dos investimentos que a APA, S.A. tem efectuado nos últimos anos.



Quadro n.º 17 Movimento de Mercadorias por modo de Acondicionamento

Unidade: toneladas

Tipo de Carga	Carga				Descarga				Total				Variação 05/02
	2002	2003	2004	2005	2002	2003	2004	2005	2002	2003	2004	2005	
Granéis Sólidos	17.988	14.315	61.696	283.547	1.198.451	1.052.386	1.009.191	1.132.684	1.216.439	1.066.701	1.070.887	1.416.231	16%
Cereais	0	0	1.756	0	576.564	434.246	372.193	594.453	576.564	434.246	373.949	594.453	3%
Carvão	0	0	0	0	24.315	20.862	4.801	0	24.315	20.862	4.801	0	-100%
Cimento	0	0	0	39.448	419.999	402.451	381.990	307.556	419.999	402.451	381.990	347.004	-17%
Outros	17.988	14.315	59.940	244.099	177.573	194.827	250.207	230.675	195.561	209.142	310.147	474.774	143%
Granéis Líquidos	121.323	229.821	208.660	157.229	342.671	376.407	398.911	379.028	463.994	606.228	607.571	536.257	16%
Prod. Petrolíferos	681	0	0	0	0	712	3.569	903	681	712	3.569	903	33%
Minerais	0	0	0	0	12.982	8.282	12.034	13.976	12.982	8.282	12.034	13.976	8%
Outros	120.642	229.821	208.660	157.229	329.689	367.413	383.308	364.149	450.331	597.234	591.968	521.378	16%
Carga Geral	383.337	377.924	393.181	414.623	952.970	913.767	1.062.000	961.705	1.336.307	1.291.691	1.455.181	1.376.328	3%
Contentores	53	1	10	0	0	0	0	0	53	1	10	0	-100%
Roll-On Roll-Off	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Carga fraccionada	383.284	377.923	393.171	414.623	952.970	913.767	1.062.000	961.705	1.336.254	1.291.690	1.455.171	1.376.328	3%
Total	522.648	622.060	663.537	855.399	2.494.092	2.342.560	2.470.102	2.473.417	3.016.740	2.964.620	3.133.639	3.328.816	10%

Fonte: APA

Atendendo aos tipos de mercadorias transaccionadas é de destacar o seguinte:

- Os granéis sólidos foram o tipo de carga que apresentou, em 2005, o valor mais significativo, ou seja, 1,42 milhões de toneladas, consequência do aumento das importações de cereais provocado pela seca que assolou o país e pela movimentação (cargas/descargas) de outros produtos, como a argila, o sal minério de ferro, o caulino, o serrado e as cinzas;

- Os granéis líquidos, embora com menor expressão, apresentaram variações percentuais positivas. Estas variações são explicadas, nos produtos petrolíferos, pelas importações originárias do continente Africano e nos produtos químicos (cloreto de vinilo, metanol, hidróxido e outros) pelas importações destinadas fundamentalmente a abastecer o pólo químico-industrial de Estarreja;

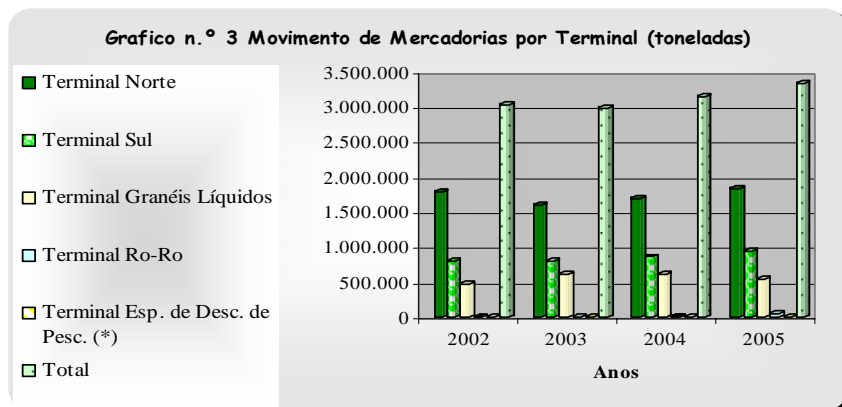
- Embora a carga geral não seja o tipo de carga que obteve, no ano de 2005, o valor mais elevado destaca-se neste “item” a importância que assume a carga fraccionada uma vez que individualmente este tipo de acondicionamento de mercadorias atingiu um tráfego superior a 1 milhão de toneladas. Neste tipo de carga estão englobados os produtos metalúrgicos, florestais e outros produtos como o peixe congelado e seco.

A nível da movimentação por terminal, pela observação do gráfico n.º 3, é possível concluir que:

- Todos os terminais tiveram uma evolução positiva destacando-se, em termos absolutos, o Terminal Norte, com o tráfego de 1,8 milhões de toneladas, justificado pelo aumento dos granéis sólidos.

Este crescimento está directamente relacionado com a entrada em exploração da zona ampliada deste terminal, que ocorreu em Julho de 2004, o que permitiu ao porto aumentar a oferta de cais.

- O Terminal Ro-Ro só entrou em funcionamento em 01/06/04 explicando-se assim os resultados obtidos no período em análise.



(*) O movimento registado no Terminal especializado de descarga de pescado, em 2005, refere-se a uma situação pontual de movimento de fuel. Esta operação nada tem a ver com o funcionamento do referido terminal, que é vocacionado para o tráfego de peixe congelado.

Face à actividade portuária que desenvolve, a APA, S.A referiu que a actual percentagem de utilização do porto é de cerca de 59%, admitindo um capacidade global potencial do volume de tráfego de 5,6 milhões de toneladas de mercadorias.

Esta taxa já tem em linha de conta o aumento da oferta das instalações que o Porto de Aveiro oferece decorrente da entrada em exploração dos dois Terminais referidos anteriormente.

No entanto, para alcançar melhores índices de utilização são necessárias várias acções/medidas e estruturação de investimentos que se encontram já plasmados no “Plano Estratégico do Porto de Aveiro” (2006-2015) e de que se destacam, entre outras:

- ✓ Construção das Ligações Ferroviárias Internas (2009);
- ✓ Elaboração de Estudo de Navegabilidade da Barra (2007);
- ✓ Construção de Zona de Actividades Logísticas e Industrias (ZALI) (2007).

6.4 Portos do Douro e Leixões

O Porto de Leixões situa-se na faixa atlântica da Península Ibérica, servindo uma região caracterizada pela densidade urbana e produtiva. Este porto é a maior infraestruturas portuária do Norte de Portugal e uma das mais importantes do País. Com cinco quilómetros de cais, 55 hectares de terraplenos e 120 hectares de área molhada Leixões dispõe de boas acessibilidades marítimas, rodoviárias e ferroviárias, bem como de modernos equipamentos e avançados sistemas informáticos de gestão de navios.

No entanto o esforço permanente em melhorar as condições do porto converge para que, no momento, estejam em curso vários projectos, dos quais, entre outros, importa aqui enunciar o rebaixamento dos fundos para a criação de uma bacia de rotação e para o aprofundamento do canal interior e o alargamento da ponte móvel.



Enquanto infraestrutura portuária do tipo multiusos está subdividido em diferentes terminais especializados por tipo de carga, com as seguintes características:

Terminais	Características
Terminal de Carga Geral e Granéis Sólidos	♦ Este terminal engloba os cais convencionais que compreendem a Doca 1 (Norte e Sul), a Doca 2 (Norte e Sul) e a Doca 4 Norte (ou Terminal Cerealífero), dos quais apenas a Doca 1 Norte não se encontra concessionada à empresa TCGL – Terminal de Carga Geral e Granéis de Leixões, S.A. Os restantes terminais encontram-se concessionados à referida empresa, em regime de serviço público, desde Julho de 2001- por um período de 25 anos, eventualmente prorrogável por mais 5 anos. Estes cais movimentam carga geral fraccionada e granéis destacando-se produtos como a madeira em bruto, prensada e serrada; o ferro/aço; as pedras de granito, o algodão; a cortiça; o alumínio; o chumbo; o zinco; os automóveis; os chassis, sucata e granéis agro-alimentares.
Terminal Petroleiro	♦ Este terminal serve de protecção à entrada do porto e está concessionado à Petrogal, em regime de uso privativo. O Terminal encontra-se ligado à Refinaria da Petrogal através de pipelines de três postos de acostagem que movimentam ramos de petróleo, produtos refinados diversos, gases de petróleo liquefeitos e produtos aromáticos.
Terminal de Contentores (Norte e Sul)	♦ Existem dois terminais de contentores no Porto de Leixões que se encontram concessionados, em regime de serviço público, à empresa TCL – Terminal de Contentores de Leixões desde Maio de 2000 – por um período de 25 anos, eventualmente prorrogável por mais 5 anos.
Terminal Roll On/Roll Off	♦ Encontra-se localizado na Doca 1 (Norte) movimentando veículos ligeiros (automóveis) e equipamentos pesados (camiões e trailers com todo o tipo de mercadorias). Este terminal desenvolve a sua actividade sob o regime de licenciamento previsto na legislação da operação portuária.

Fonte: APDL

Para além dos terminais mencionados fazem parte do Porto de Leixões:

- ❖ Estação de Passageiros – Localizada na Doca 1 Norte 1, recebe anualmente cerca de 23 000 passageiros em navios cruzeiro oriundos de todas as partes do mundo;
- ❖ Doca de Recreio – localizada no enraizamento do Molho Norte do porto de Leixões, está concessionada a Clube Náuticos e presta uma série de serviços como abastecimento de água potável, energia eléctrica (baixa tensão), etc;
- ❖ Porto de Pesca – localizado em Matosinhos e concessionado à Doca Pesca dispondo de lota informatizada e leilão electrónico.

Acresce que o Porto ainda possui instalações especializadas em que operam várias empresas a saber:

Instalação Especializada	Empresa Concessionária
Silos Portuários	♦ Empresa de Silos Portuários, SA (SILOPOR) – armazenamento de cereais, derivados, oleaginosas e outros produtos alimentares.
Depósitos de produtos petrolíferos e a granel	♦ CEPESA – Companhia Portuguesa de Petróleos, Ld. ^a - produtos asfálticos e fuelóleo e produtos químicos.
	♦ SHELL Portuguesa, Ld. – combustíveis líquidos, gases de petróleo liquefeitos e asfaltos.
Depósitos de melaços e derivados	♦ Instalações licenciadas à empresa ED&FMAN Portugal – armazenamento de produtos líquidos a granel para fins alimentares e industriais, nomeadamente melaços e seus derivados.
Armazéns de cimentos	♦ Quatro armazéns para a recepção e expedição de cimento a granel, explorados pelas empresas Tercim – Terminais de Cimentos, SA e CECISA – Comercio Internacional S.A.

Fonte: APDL

Pelo exposto constata-se que o Porto de Leixões transferiu a quase totalidade das funções de movimentação das cargas para o sector privado da economia. A adopção deste tipo de política veio permitir que a APDL pode desenvolver as suas actividades comerciais direccionadas para a promoção e *marketing* do porto, o que procura fazer de uma forma integrada e com o envolvimento dos actores portuários.

Concomitantemente o porto de Leixões tem como objectivo tornar-se numa referência para as cadeias logísticas da fachada atlântica da Península Ibérica.

Face ao exposto e, tendo com objectivo o aumento da sua competitividade foi elaborado um documento denominado “Plano Estratégico de Desenvolvimento do Porto de Leixões”, (aprovado em Junho de 2004) com um horizonte temporal de dez anos, onde se prevê a aplicação de 21 medidas/acções e um investimento global superior a 280 milhões de euros, sendo que uma das acções contempladas consiste na consolidação e promoção da marca “Porto de Leixões”

No quadriénio em análise, a procura no Porto de Leixões apresentou uma variação negativa, tanto a nível do número de navios, como da sua arqueação bruta, com os valores a atingirem -8,5% e -7,1%, respectivamente.

Quadro n.º 18
Movimento de Navios

Navios	2002		2003		2004		2005		Variação 05/02	
	N.º	1000GT	N.º	1000GT	N.º	1000GT	N.º	1000GT	N.º	1000GT
Nacionais	541	2.404	463	2.394	448	2.188	350	1.951	-35,3%	-18,8%
Estrangeiros	2.545	19.333	2.439	18.548	2.354	17.785	2.474	18.247	-2,8%	-5,6%
Total	3.086	21.737	2.902	20.942	2.802	19.973	2.824	20.198	-8,5%	-7,1%

Fonte: APDL

No entanto, o comércio internacional no porto de Leixões cresceu 11% entre 2002-2005, conforme é possível observar através da leitura do quadro n.º19. De notar que, as exportações



registaram um aumento de 24,7%, enquanto que as importações verificaram um acréscimo menos significativo de 6,6%. Esta evolução deveu-se essencialmente à movimentação de carga contentorizada.

O tráfego portuário com a Comunidade Europeia revelou um crescimento de 10,4%, determinado pelo incremento dos granéis sólidos. Os portos de destino das mercadorias carregadas em Leixões são segundo informação da APDL, a Holanda, a Espanha e o Reino Unido.

Destacam-se pela positiva as trocas efectuadas com o continente Africano, principalmente com os portos da Argélia e do Egipto, com os quais são comercializados granéis líquidos.

Com um comportamento negativo destacam-se as mercadorias com destino ao Continente Americano, com uma variação negativa de 41,9%.

Quadro n.º 19
Movimento de Mercadorias agrupado por continentes

Continente	2002		2003		2004		2005		Un: toneladas							
	Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Total	Variação 05/02						
Europa	2.622.009	5.865.502	8.487.511	2.739.053	6.153.060	8.892.113	3.054.147	5.762.587	8.816.733	3.224.670	6.148.417	9.373.086	23,0%	4,8%	10,4%	
África	294.845	2.524.769	2.819.613	356.229	2.848.176	3.204.405	432.950	3.146.436	3.579.386	454.562	3.232.412	3.686.974	54,2%	28,0%	30,8%	
América	136.687	599.808	736.495	90.271	776.118	866.389	153.980	760.279	914.259	79.433	639.240	718.673	-41,9%	6,6%	-2,4%	
Ásia	54.579	214.586	269.165	76.277	133.500	209.777	155.117	100.157	255.275	104.862	147.564	252.426	92,1%	-31,2%	-6,2%	
Austrália e Oceânia	5.149	17.423	22.572	3.225	17.073	20.298	6.702		6.702	19.550		19.550	279,7%	-100,0%	-13,4%	
Diversos	120	312.065	312.185		257.400	257.400		131.150						-100,0%	-100,0%	-100,0%
TOTAL	3.113.389	9.534.152	12.647.541	3.265.055	10.185.327	13.450.382	3.802.897	9.900.609	13.703.505	3.883.076	10.167.634	14.050.710	24,7%	6,6%	11,1%	

Fonte: APDL

Saliente-se que, no geral o movimento de mercadorias movimentadas no Porto de Leixões aumentou, ultrapassando, pela primeira vez, 14 milhões de toneladas.

Quadro n.º 20
Movimento de Mercadorias por modo de Acondicionamento

Tipo de Carga	CARGA				DESCARGA				Total				Variação 05/02
	2002	2003	2004	2005	2002	2003	2004	2005	2002	2003	2004	2005	
Carga Geral	1.741.667	1.879.235	2.101.594	2.097.984	1.911.188	1.862.501	1.925.027	1.937.281	3.652.855	3.741.736	4.026.621	4.035.265	10,5%
Fracionada	146.188	139.682	141.310	176.454	562.133	406.528	325.726	310.698	708.321	546.210	467.036	487.152	-31,2%
Contentorizada	1.593.042	1.737.703	1.956.120	1.916.727	1.332.100	1.447.446	1.592.712	1.622.278	2.925.143	3.185.150	3.548.831	3.539.005	21,0%
Ro-Ro	2.436	1.850	4.165	4.803	16.954	8.526	6.590	4.305	19.391	10.376	10.755	9.108	-53,0%
Granéis Líquidos	1.022.871	995.276	1.142.557	1.354.059	5.808.521	6.476.035	6.156.059	6.358.945	6.831.391	7.471.311	7.298.616	7.713.004	12,9%
Petróleo em Bruto				9.980	2.955.213	3.319.881	3.758.433	3.502.766	2.955.213	3.319.881	3.758.433	3.512.746	18,9%
Alcatrão, Betume de petróleo					154.132	133.682	139.841	186.863	154.132	133.682	139.841	186.863	21,2%
Produtos Refinados diversos	631.530	604.462	773.070	918.493	2.314.526	2.533.622	1.935.174	2.264.143	2.946.055	3.138.084	2.708.244	3.182.636	8,0%
Minerais													
Outros	391.341	390.814	369.487	425.586	384.650	488.850	322.612	405.173	775.991	879.664	692.099	830.759	7,1%
Granéis Sólidos	348.852	390.544	558.746	431.033	1.814.443	1.846.791	1.819.522	1.871.408	2.163.295	2.237.335	2.378.268	2.302.441	6,4%
Cereais (centeio, milho, trigo)					562.746	651.401	712.444	692.567	562.746	651.401	712.444	692.567	23,1%
Carvão										0	0		
Cimento			336.739	144.034			166.463	199.531	0	0	503.202	343.565	
Outros Granéis Sólidos	348.852	390.544	222.007	286.999	1.251.697	1.195.390	940.615	979.310	1.600.549	1.585.934	1.162.622	1.266.309	-20,9%
TOTAL	3.113.389	3.265.055	3.802.897	3.883.076	9.534.152	10.185.327	9.900.609	10.167.634	12.647.541	13.450.382	13.703.505	14.050.710	11,1%

Fonte: APDL

Através do quadro supra é possível extrair as seguintes ilações:

Todos os principais tipos de carga apresentaram variações positivas destacando-se os granéis líquidos com a variação mais significativa, ou seja cerca de 13%. Esta situação não deixa de ser interessante se levarmos em linha de conta que os produtos comercializados neste “item” foram afectados pela negativa, no ano 2004, pelo acidente ocorrido num dos oleodutos que liga a refinaria de Leça da Palmeira ao Terminal Petrolífero do Porto de Leixões.

A carga contentorizada foi o único modo de acondicionamento a apresentar uma variação positiva a nível da carga geral, embora registando uma ligeira quebra face a 2004, o que confirma o forte peso que este tipo de carga possui para o global. Os principais produtos movimentados foram os fios, tecidos e artigos têxteis; papel e cartão; azulejos e mosaicos; bebidas e ferro e aço.

As exportações de carga ro-ro aumentaram de 2.436 para 4.803 toneladas, enquanto as importações diminuíram de 16.954 para 4.305 toneladas, entre 2002 e 2005.

O aumento nos granéis sólidos foi liderado pelos produtos agrícolas, centeio, milho e trigo.

As taxas brutas de ocupação do Porto de Leixões variam entre os 16,68% dos Cais Convencionais e os 57,44% do Terminal Petrolífero. Esta situação explica-se, por um lado, pela fraca utilização dos cais vocacionados à movimentação de carga fraccionada, subentendendo-se um eventual sobredimensionamento e, por outro, pela utilização específica de um terminal por parte das indústrias energéticas, como a Petrolgal.

Tipo de Cais	Taxa Bruta de Ocupação
Terminal Petrolífero	57,44%
Terminal Graneleiro	46,62%
Terminal de Contentores	47,78%
Cais Convencionais	16,68%

O número de navios de passageiros que escalaram o Porto de Leixões aumentou, face a 2002, cerca de 9%. No entanto, o movimento de passageiros registou quebras em todas as suas variáveis. O regime de tráfego dominante é dos passageiros em trânsito, sendo os restantes residuais.

Quadro n.º 21
Movimento de Passageiros no Porto de Leixões

Dados	2002	2003	2004	2005	Varição 05/02
Número de Navios	46	62	67	50	8,7%
Número de Passageiros	17.901	22.764	21.883	17.716	-1,0%
Desembarque	133	104	129	117	-12,0%
Embarque	118	95	132	95	-19,5%
Trânsito	17.650	22.565	21.622	17.504	-0,8%

Fonte: APDL

A actividade piscatória apresenta uma quebra de cerca de 22% resultado da conjuntura económica deste sector ser influenciada pela elevação dos preços dos combustíveis marítimos para valores que são três vezes superiores aos do início da crise energética. Além disso, este sector enfrenta uma série de dificuldades resultantes de uma alteração dos custos de produção, agravados pelo regime de comercialização instituído no espaço comunitário, em cuja dinâmica o produtor está remetido a um papel demasiado passivo.

Quadro n.º 22
Actividade Piscatória do Porto de Leixões 2002-2005

Porto	Un: toneladas				Varição 05/02
	2002	2003	2004	2005	
Porto de Pesca de Afurada	70	71	25	19	-73,3%
Porto de Pesca de Leixões	26.715	26.113	24.323	20.929	-21,7%
Total	26.785	26.183	24.348	20.947	-21,8%

Fonte: APDL



6.5 Porto de Lisboa

O Porto de Lisboa usufrui de uma localização geográfica privilegiada, que o coloca no cruzamento das principais rotas marítimas mundiais. Com uma zona de jurisdição com uma extensão de 110 Km e uma área de 30 000 ha que abrange ambas as margens do estuário do Tejo, este porto amplo, abrigado e de águas profundas, confinando com 11 municípios assume uma importância estratégica no desenvolvimento económico nacional.

Este porto representa um interface entre o transporte marítimo e os transportes terrestres, tanto rodoviário como ferroviário, constituindo, assim, uma plataforma logística multimodal para todas as mercadorias que entram e saem de Lisboa.

A sua missão consubstancia-se em prestar um serviço multifuncional de base portuária orientado para o cliente e segundo princípios de racionalidade operacional e económico financeira, de eficácia social e ambiental e de acordo com as melhores práticas de segurança marítima e patrimonial.

Este porto pretende afirmar-se em três áreas principais de actuação a saber: carga marítima, cruzeiros e náutica de recreio sem, contudo, esquecer as actividades de natureza lúdica e

cultural que envolvem a cidade de Lisboa e o Rio Tejo.

Sublinhe-se ainda, a existência de um Plano Estratégico, com um horizonte de 15 a 20 anos, que integra a missão e os objectivos supra mencionados, bem como estuda as questões associadas à melhoria das acessibilidades, integração do Porto de Lisboa nas auto estradas europeias e as condições para a integração do tráfego fluvial de mercadorias do porto.

O Porto de Lisboa compreende diversos terminais especializados na movimentação de todo o tipo de carga, facto que o coloca numa posição competitiva e privilegiada.

■ Carga Geral

❖ Carga Contentorizada

O porto de Lisboa possui três terminais especializados neste segmento de mercado, com infraestruturas e acessibilidades modernas, e com capacidade total de 870 mil TEU, assumindo-se, assim, como porto preferencial na transposição para o “*hinterland*” produtivo e consumidor da Região de Lisboa e Vale do Tejo.

Os Terminais de Carga Contentorizada do Porto de Lisboa são os seguintes:

Instalação	Concessionário	Início	Fim	Objectivo principal da concessão
Terminal de Contentores de Alcântara	LISCONT – Operadores de Contentores, S.A	05/05/85	04/05/15	Movimentação de contentores. Tráfego, estacionamento e expedição de contentores. Operações respeitantes às mercadorias. Dedicado ao tráfego “ <i>deep-sea</i> ”- América do Norte, Central e do Sul e África do Sul.
Terminal de Contentores de Santa Apolónia	SOTAGUS – Terminal de Contentores de Santa Apolónia	01/03/01 *	01/03/21 *	-Movimentação de contentores. -Movimentação de carga geral não contentorizada, que constitua complemento dos navios. Marcadamente vocacionado para “ <i>short – sea</i> ”
Terminal Multipurpose de Lisboa **	TRANSINSULAR – Transportes Marítimos Insulares, SA	30/06/95	30/10/10	Movimentação de carga geral contentorizada e fraccionada. Tráfego de mercadorias de e para Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores e África.

Fonte: APL

Nota: As instalações no quadro são consideradas instalações portuárias de Serviço Público concessionadas para movimentação de carga.

*em conformidade com o Art.º 28º, n.º 2 do contrato, na sequência da sentença do Centro de Arbitragem Comercial da Associação Comercial de Lisboa que declarou que o prazo de 20 anos se iniciou no dia 01/03/01.

**De acordo com o contrato de alteração assinado em 17/10/03, que deslocalizou o estabelecimento da concessão do Terminal de Santos para o Terminal Multipurpose de Lisboa.

❖ *Carga Fraccionada*

O Porto de Lisboa tem dois terminais multiusos vocacionados para a movimentação deste tipo de mercadorias: Beato e Poço do Bispo.

Instalação	Concessionário	Início	Fim	Objectivo principal da concessão
Terminal Multiusos do Poço Bispo	ETE – Empresa de Tráfego e Estiva, SA	04/12/00	03/12/20	-Movimentação de granéis. -Movimentação de carga geral fraccionada e unitizada. Movimentação de veículos e contentores, por meios verticais ou horizontais desde que tal utilização seja limitada e que o terminal não perca as suas características operacionais de terminal multiusos.
Terminal Multiusos do Beato	TMB – Terminal Multiusos do Beato – Operações Portuárias, SA	04/12/00	03/12/20	-Movimentação de granéis. -Movimentação de carga geral fraccionada e unitizada. Movimentação de veículos e contentores, por meios verticais ou horizontais desde que tal utilização seja limitada e que o terminal não perca as suas características operacionais de terminal multiusos.

Fonte: APL

Nota: As instalações no quadro são consideradas instalações portuárias de Serviço Público concessionadas para movimentação de carga.

❖ *Carga Ro-RO*

A carga ro-ro é movimentada no cais avançado de Alcântara, na margem Norte do Tejo. Esta infraestrutura é maioritariamente utilizada no transporte de automóveis, pelo que, tratando-se de mercadoria sensível, exige cuidados especiais de segurança que o porto garante.



Tribunal de Contas

■ Granéis

O Porto de Lisboa funciona como uma plataforma de “transhipment” de granéis agro-alimentares provenientes da América e redistribuídos pelos mercados ibérico e europeu, afirmando-se como líder europeu neste tipo de granéis.

Os terminais de serviço público concessionados para a movimentação de granéis são os seguintes:

Instalação	Concessionário	Início	Fim	Objectivo principal da concessão
Terminal de Granéis Alimentares do Beato	*SILOPOR – Empresa de Silos Portuários, SA	30/06/95	29/06/25	Movimentação de granéis de matérias-primas alimentares.
Terminal de Granéis Alimentares da Trafaria				
Terminal de Granéis Alimentares de Palença	TAGOL – Companhia de Oleaginosas do Tejo, SA	01/07/95	30/06/25	Movimentação de granéis de matérias primas alimentares (nomeadamente cereais e oleaginosas e/ou quaisquer outras matérias primas similares cuja movimentação venha integrar o objecto social da concessionária.
Terminal de Granéis Líquidos do Barreiro	LBC – TANQUIPOR – Movimentação e Armazenagem de Líquidos, Ld. ^a	30/06/95	29/06/25	Movimentação de granéis líquidos e gasosos que sejam derivados do petróleo ou relacionados com indústria química e alimentar.
Terminal do Barreiro	ATLANPORT – Sociedade de Exploração Portuária, SA	30/06/95	29/06/25	Movimentação de granéis sólidos líquidos e carga geral convencional, essencialmente produtos destinados ou provenientes das indústrias química e agro-alimentar.
Terminal do Seixal	SNESGES – Administração e Gestão de Imóveis e Prestação de Serviços, S.A (ex – SIDERURGIA NACIONAL – Empresa de Serviços, SA)	30/06/95	29/06/25	Movimentação de granéis sólidos e carga geral relacionada com a indústria siderúrgica, designadamente, matérias-primas, produtos acabados e derivados.

Fonte: APL

Nota: As instalações no quadro são consideradas instalações portuárias de Serviço Público concessionadas para movimentação de carga.

*Foi decretada a dissolução e liquidação da SILOPOR, pelo DL n.º 188/2001, tendo sido nomeada uma comissão liquidatária para assegurar a continuidade da actividade, até à data da sua extinção. Foi também decretado que os silos seriam objecto de concessão em regime de serviço público.

No entanto, ainda existem os seguintes terminais privados e industriais:

Instalação	Concessionário	Objectivo principal da concessão
Terminal de Alhandra (montante)	Iberol	Movimentação de granéis alimentares, predominantemente soja.
Terminal de Alhandra (jusante)	-----	
Terminal de Alhandra	Cimpor	Movimentação de granéis sólidos, destinados à produção de cimento.
Terminal de Líquidos da Banática	Repsol	Armazenagem e movimentação de combustíveis.
Terminal de Líquidos de Porto Brandão	Petrogal	
Terminal de Líquidos de Porto dos Buchos	ESSO	
Terminal Marítimo de Porto Brandão	Lisnave/ETC	Limpeza e desgasificação de navios/armazenagem e movimentação de combustíveis.

Fonte: APL

O Porto de Lisboa dispõe de três terminais de cruzeiros:

- Terminal de Cruzeiros de Alcântara;
- Terminal de Cruzeiros da Rocha Conde de Óbitos;
- Terminal de Cruzeiros de Santa Apolónia.

Por fim o Porto de Lisboa possui condições naturais para acolher todo tipo de embarcações relacionadas com a náutica de recreio possuindo para o efeito quatro docas:

- Doca de Alcântara;
- Doca de Belém;
- Doca do Bom Sucesso;
- Doca de St.º Amaro.

Quer os terminais de passageiros, quer as docas de recreio possuem infraestruturas de apoio e de serviços.

No quadriénio 2002-2005 demandaram o porto de Lisboa menos 1.123 navios, o que corresponde a uma variação negativa de cerca de 24%. Tal facto ficou essencialmente a dever-se à quebra de navios de pesca (946) decorrente do encerramento da Docapesca de Pedrouços, em Novembro de 2003 e das diminuições nas escalas de navios de carga geral.

Quadro n.º23 Movimento de navios

	2002	2003	2004	2005	Variação 05/02
N.º Navios de Passageiros	226	272	278	255	12,8%
N.º de Passageiros	164.259	211.979	241.557	239.524	45,8%
N.º Embarcações de Pesca ^(*)	961	747	13	15	-98,4%
Toneladas de peixe	3.756	2.996	0	0	-100,0%
N.º de Navios Transportadores de Granéis Líquidos	350	303	340	370	5,7%
N.º de Navios Transportadores de Granéis Sólidos	160	162	187	177	10,6%
N.º Navios de Carga Geral	2.805	2.786	2.461	2.549	-9,1%
Outros Navios N.º	164	150	204	177	7,9%
Total (movimentos de navios)	4.666	4.420	3.483	3.543	-24,1%

Fonte: APL

(*) A Docapesca de Pedrouços encerrou em Novembro de 2003.

No período em análise o número de navios de passageiros que escalaram o porto de Lisboa aumentou em cerca de 13%. No entanto, no último ano o número de escalas de navios diminuiu, relativamente a 2004. Este decréscimo deve-se, essencialmente, a alterações verificadas na rota de alguns operadores, nomeadamente através da venda de alguns navios, bem como no reposicionamento de outros navios em itinerários diversos, que não incluíam Lisboa no seu destino.



O número de passageiros apresentou igual comportamento, contudo refira-se que, a diminuição no número dos navios atingiu os 7%, enquanto que o decréscimo de passageiros apenas atingiu os 0,8%. Isto aconteceu porque os navios de cruzeiro registaram, para o ano em análise, índices de ocupação mais elevados.

O movimento total de mercadorias no quadriénio registou um aumento de 2,2% atingindo as 12 421 mil toneladas.

Quadro n.º 24
Movimento de Mercadorias agrupado por continentes

Continente	2002			2003			2004			2005			Unidade: Toneladas Variação 05/02		
	Total	Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Carga	Descarga	Total
Europa	7.515.661	2.402.312	5.113.349	7.571.336	2.730.193	4.841.143	4.402.527	2.864.333	4.742.342	8.382.254	2.709.898	5.672.356	12,8%	10,9%	11,5%
África	1.198.301	828.457	369.844	1.350.889	864.087	486.802	521.820	738.873	322.308	1.057.462	738.803	318.659	-10,8%	-13,8%	-11,8%
América do Norte	1.048.468	257.016	791.452	1.118.147	365.421	752.726	667.073	410.601	532.330	1.019.845	371.539	648.306	44,6%	-18,1%	-2,7%
América Central	84.802	9.769	75.033	101.507	13.902	87.605	51.359	16.681	113.274	112.758	24.527	88.231	151,1%	17,6%	33,0%
América do Sul	1.926.289	31.069	1.895.220	1.867.841	61.099	1.806.742	602.616	47.903	1.616.733	1.604.279	75.153	1.529.126	141,9%	-19,3%	-16,7%
Ásia	352.287	106.429	245.858	443.312	147.912	295.400	274.713	73.082	291.705	236.219	40.546	195.673	-61,9%	-20,4%	-32,9%
Oceânia	29.007	15.466	13.541	17.807	14.806	3.001		12.381	978	9.075	9.033	42	-41,6%	-99,7%	-68,7%
Total Geral	12.154.815	3.650.518	8.504.297	12.470.839	4.197.420	8.273.419	11.783.524	4.163.854	7.619.670	12.421.892	3.969.499	8.452.393	8,7%	-0,6%	2,2%

Fonte: APL - Anexo 9 da Resposta ao questionário do TC dirigido às Administrações Portuárias.

Quadro n.º 25
Movimento de Mercadorias por Modo de Acondicionamento

Tipo de Carga	Unidade: Toneladas					Variação 05/02
	2002	2003	2004	2005		
Carga Geral	5.564.230	6.228.627	5.747.114	5.610.180		0,8%
Contentores	4.969.500	5.758.953	5.263.523	5.159.453		3,8%
Roll on Roll off	11.200	12.542	20.811	11.915		6,4%
Outra	583.530	457.132	462.780	438.812		-24,8%
Granéis Líquidos	1.627.127	1.452.268	1.275.751	1.608.827		-1,1%
Prod. Petrolíferos	1.283.839	1.143.349	979.924	1.314.173		2,4%
Outros	343.288	308.919	295.827	294.654		-14,2%
Granéis Sólidos	4.963.458	4.789.945	4.760.659	5.202.884		4,8%
Cereais	1.828.816	1.747.628	1.580.062	2.097.421		14,7%
Carvão	316.811	13.670	23.007	25.824		-91,8%
Cimento	448.285	465.862	635.193	491.732		9,7%
Minerais	119.352	86.550	59.432	63.735		-46,6%
Outros Granéis Sólidos	2.250.194	2.476.235	2.462.965	2.524.172		12,2%
TOTAL	12.154.815	12.470.840	11.783.524	12.421.891		2,2%

Fonte: APL

Pela análise conjunta dos dois quadros é possível concluir que:

- O acréscimo do tráfego marítimo deveu-se principalmente ao aumento da movimentação de granéis sólidos, sobretudo os alimentares. Efectivamente devido à grande seca registada no País verificaram-se grandes quebras na produção agrícola razão pela qual foi necessário proceder à importação de países da União Europeia, de cereais, oleaginosas e forragens;
- O factor supra mencionado provocou, igualmente, a falta de energia fazendo aumentar o movimento de produtos petrolíferos, justificando o acréscimo de 2,4% observado nesta rubrica.
- Neste tipo específico de granéis é importante salientar as relações que o Porto de Lisboa mantém com os países da UE e com as refinarias de Leça da Palmeira e de Sines;
- Nos outros tipos de granéis líquidos notou-se uma diminuição contínua, que é justificada pelas variações negativas registadas nas importações, dos países da África e América do Sul, de produtos como ácido fosfórico, cloretos, ácido sulfúrico;
- O movimento de carga geral situou-se nas 5.610 mil toneladas (+0,8%), mantendo-se praticamente estável, sendo apenas de realçar o aumento da carga ro-ro não se encontrando justificação para esta variação.
- O número de contentores movimentados ao longo do quadriénio, embora apresentando uma variação positiva, no ano de 2005 revela, pela primeira vez, um ligeiro decréscimo (-0,7%) face ao ano anterior.

- A diminuição verificada resultou da redução no movimento de carga contentorizada no terminal da LISCONT que, no ano de 2005, sofreu os efeitos da saída da linha regular MSC para o porto de Sines, apesar de apresentar um grande crescimento da linha EUROPE – South América East Coast Service.

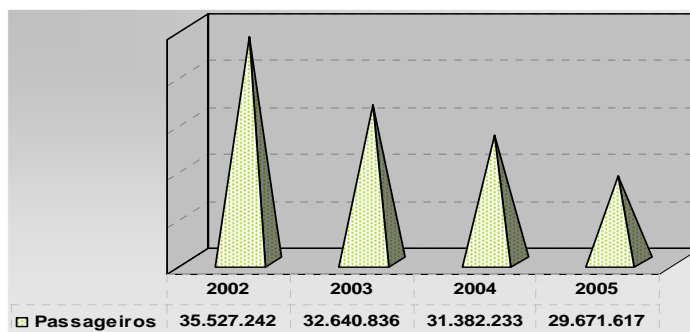
A carga fluvial atingiu cerca de 754 mil toneladas, em resultado do aumento no movimento de fuel oil e das diminuições nos tráfegos de cereais e de areias.

	2002	2003	2004	2005
Carga Fluvial	1.513	853	694	754

Fonte: APL

Conforme se pode observar no gráfico n.º 4, os passageiros que durante o ano de 2005 se movimentaram entre as duas margens do rio Tejo ascenderam a 29, 7 milhões, sendo este valor inferior apurado no ano anterior, devido às perdas nas carreiras Terreiro do Paço-Cacilhas.

Gráfico n.º 4
Navegação Fluvial do Porto de Lisboa





Em termos de taxa de utilização da capacidade de movimentação anual por instalação e tipo de tráfego é possível apresentar o seguinte mapa:

Instalações	Capacidade de movimentação anual		Taxa de utilização da capacidade em 2005 (%)
	TEU	Ton.	
Carga Geral Fraccionada+Graneis Sólidos			
Terminal Multiusos do Poço Bispo	-	728.000	85%
Terminal Multiusos do Beato	-	612.000	76%
Carga Geral Contentorizada			
Terminal Contentores de St.ª Apolónia	450.000		44%
Terminal Contentores de Alcântara	370.000		59%
Terminal Multipurpose de Lisboa	80.000		92%
Graneis Sólidos			
Terminal de Graneis Alimentares da Trafaria		1.800.000	71%
Terminal de Graneis Alimentares do Beato		1.080.000	88%
Terminal Graneis Alimentares de Palença		1.600.000	58%
Terminal do Barreiro		673.000	89%
Terminal do Seixal		455.000	*
Graneis Líquidos			
Terminal Graneis Líquidos do Barreiro		546.000	89%
Terminal Marítimo de Porto Brandão		546.000	45%

Fonte: APL

* O terminal tem estado se actividade, desde 01/05/01, data em que a SN - Empresa de Serviços, SA encerrou a actividade com a desactivação do alto forno.

Á luz do quadro que antecede verifica-se que, a taxa de utilização dos diversos Terminais do Porto de Lisboa varia entre os 92% do Terminal Multipurpose e os 45% do Terminal Marítimo do Porto Brandão, em virtude de estas infraestruturas se localizarem em zonas distintas do porto com características, acessibilidades e perspectivas de desenvolvimento diferentes.

7 SITUAÇÃO ECONÓMICO FINANCEIRA

7.1 Portos de Setúbal e Sesimbra

7.1.1 Investimentos

Os investimentos realizados pelo Porto de Setúbal atingiram no período 2002-2005 o montante de 26.576 milhares de euros.

Quadro n.º 26 Investimentos APSS

Projectos	Orçamentado					Realizado					%				
	2002	2003	2004	2005	Total	2002	2003	2004	2005	Total	2002	2003	2004	2005	Total
Ampliação da Doca de Pesca do Porto de Setúbal	3.491.585	3.657.000			7.148.585	5.084.097	2.605.263			7.689.360	145,6%	71,2%	-	-	107,6%
Const. de Access. e Recup. Funcional-Moinho Novo			250.000	130.000	380.000				133.726	133.726	-	-	0,0%	102,9%	35,2%
Dragagens de Manutenção do Porto de Setúbal	100.000	2.000.000	1.500.000	2.750.000	6.350.000			177.776	2.110.449	2.288.225	-	-	-	-	-
Equipamento de Pilotagem			800.000	400.000	1.200.000					0	-	-	0,0%	0,0%	0,0%
Expansão do Terminal Ro-Ro para jusante		2.834.000	2.630.000		5.464.000			772.009		772.009	-	-	29,4%	-	14,1%
Extensão do Cais do Terminal Ro-Ro para Montante		100.000	400.000	242.000	742.000			8.022	56.341	64.363	-	-	2,0%	23,3%	8,7%
Frente Ribeirinha	21.638	2.000.000	850.000		2.871.638	2.000		434.841		436.841	9,2%	0,0%	51,2%	-	15,2%
Instalações de Apoio ao Trem Naval		850.000	836.500	3.000.000	4.686.500			289.315	2.395.999	2.685.314	-	-	0,0%	34,6%	79,9%
Melhoria Cond. Ambientais/Reloc. Edifício Apoio à Pesca			315.506		315.506			374.913		374.913	-	-	118,8%	-	118,8%
Monit. Rec. Prot. Ambiental Estuário Sado	75.000										0,0%	-	-	-	-
Ordenamento do porto de Pesca de Sesimbra	1.387.000	465.510		700.000	2.552.510	1.085.254	139.954		93.278	1.318.486	78,2%	30,1%	-	13,3%	51,7%
Outras Imobilizações (inclui TPE)	493.772	750.990	983.050	1.017.640	3.245.452	514.353	902.962	1.132.073	1.753.268	4.302.656	104,2%	120,2%	115,2%	172,3%	132,6%
Plano Director de Acessibilidades e Logística		1.000.000			1.000.000					0	-	0,0%	-	-	0,0%
Plano Monitorização Ambiental dos Portos de Set. e Ses.			324.500	333.000	657.500			144.058	243.546	387.604	-	-	44,4%	73,1%	59,0%
Preparação da Zona 1 do Terminal Multiusos		680.000	558.000		1.238.000			146.882		146.882	-	-	0,0%	26,3%	11,9%
Reabilitação dos Edifícios da Lota e dos Cacifos		330.000	330.000		660.000					0	-	-	0,0%	-	0,0%
Recup. Ambiental e Funcional do Terminal Eurominas		100.000	600.000	311.000	1.011.000			36.880	47.664	84.544	-	-	0,0%	6,1%	15,3%
Sistema de Gestão e Qualidade Segurança		250.000			250.000					0	-	-	0,0%	-	0,0%
Sistema Integrado de Informação Portuária		250.000	1.606.000	450.000	2.556.000			85.450	22.503	107.953	0,0%	0,0%	19,0%	9,0%	4,2%
Terminal Multiusos	7.341.317				7.341.317	5.637.077				5.637.077	76,8%	-	-	-	76,8%
VTS - Instalação de Sistema AIS			120.000	68.000	188.000			73.384	72.841	146.225	-	-	61,2%	107,1%	77,8%
TOTAL	13.160.312	16.623.500	10.947.556	9.201.640	49.933.008	12.322.781	3.648.179	3.675.603	6.929.615	26.576.178	93,6%	21,9%	33,6%	75,3%	53,2%

Fonte: APSS

O ano 2002 apresenta-se como o exercício económico em que o investimento atingiu o montante mais significativo, ou seja, cerca de 12,3 milhões de euros, destacando-se os projectos: “Construção/Remodelação do Terminal Multiusos” e “Ampliação da Doca Pesca de Sesimbra”.

Nos anos 2003 e 2004, o investimento foi muito semelhante, tendo rondado os 3,6 milhões de euros. Já em 2005 notou-se um aumento significativo desta rubrica, que apresentou o montante de € 6.929.619 devido por um lado, à execução dos projectos de investimento: “Relocalização do Trem Naval de Combate à Poluição e de Reboques” e “Ordenamento do Porto de Sesimbra” e por outro, por se considerar no Plano de Investimentos da APSS, os trabalhos de “Dragagens de Manutenção no Porto de Setúbal⁷”.

Em termos de realização o Plano de Investimentos da APSS tem vindo a apresentar índices positivos atingindo, em 2005, 75,3%.

No total, o plano de investimentos atingiu uma realização positiva de 53,2%.

A cobertura financeira dos investimentos efectuados pela APSS ao longo do quadriénio, foi assegurada pelo recebimento do Orçamento de Estado, através do PIDDAC, de 5.351 mil euros e do Orçamento Comunitário (Fundo de Coesão e FEDER) de 3.749 mil euros.

Quadro n.º 27
Fontes de Financiamento referentes aos investimentos realizados nos exercícios económicos 2002-2005

Unidade: mil Euros

Fonte de Financiamento *	2002	2003	2004	2005	Total	%
Feder	105	572	864	313	1.854	7
Fundo de Coesão	1.820	0	0	75	1.895	7
OE/PIDDAC-CAP. ^o 50. ^o	1.716	1.240	468	1.927	5.351	20
APSS (empréstimo)	8.682				8.682	33
APSS (autofinanciamento)		1.836	2.344	4.615	8.795	33
Total por ano	12.323	3.648	3.676	6.930	26.577	100

Fonte: APSS

O financiamento do Estado e Comunitário representou cerca de 34% do financiamento total. Os restantes 66% foram financiados pela própria empresa através de fundos próprios e através de recurso a capital alheio por contratação de um empréstimo de médio e longo prazo.

⁷ Devido à natureza dos trabalhos em causa, as despesas supra citadas são classificadas como Custo do Exercício (Conservação e Reparação de Bens).



7.1.2 Endividamento

O endividamento bancário da APSS, em 31/12/2005, ascendia a 11.165mil euros distribuído por dois empréstimos de médio e longo prazo conforme se pode observar pela análise do quadro n.º 28

Quadro n.º 28
Endividamento da APSS

Unid: Euros					
Valor do empréstimo/ Entidade concedente	Data do empréstimo	Data do vencimento	Finalidade	Aval ou garantia do Estado	Dívida em 31/12/05
10.000.000 (Banco BPI)	23/07/2002	21/07/2012	Substituição e redução de linhas de crédito de curto de prazo e financiamento ao investimento	Não aplicável	6.531.996
38.906.236 (Sindicato Bancário – CGD, BPI, BES, BCP)	14/07/2000	22/07/2015	Reembolso antecipado da totalidade do empréstimo obrigacionista APAJP/94 ⁸	Não aplicável	4.633.084

Fonte: APSS

Os juros e custos similares contabilizados pela APSS, ao longo do quadriénio, atingiram o montante de 2.679 milhares de euros, dos quais 1.223 milhares respeitam aos dois empréstimos que se encontram actualmente em vigor

A empresa estima que, até à maturidade dos empréstimos em análise, ainda serão dispendidos mais 1.466 milhares de euros em encargos financeiros.

⁸ A APSS, SA é solidariamente responsável, em conjunto com as Administrações Portuárias dos Portos de Lisboa, Aveiro e Sines, pela liquidação de um empréstimo contraído pela APP junto do referido sindicato bancário em Julho de 2000, o qual se destinou a financiar o reembolso antecipado da totalidade do empréstimo obrigacionista APAJP/94.

Atente-se que a APDL por dispor de condições financeiras favoráveis, solveu, em 2000, a totalidade das suas responsabilidades no empréstimo APAJP/94.

O empréstimo APAJP/94 foi autorizado pelo despacho conjunto dos Secretários de Estado do Tesouro e Adjunto e das Pescas, de 06/05/94, publicado no DR II Série de 24/05/94 e permitiu à antiga Associação Portuguesa das Administrações e Juntas Portuárias a contratação de um empréstimo obrigacionista, no montante de 10,5 milhões de contos, no âmbito do Programa de Financiamento dos Licenciamentos dos Trabalhadores Portuários Excedentários, com a garantia solidária das Administrações Portuárias dos Portos de Douro e Leixões, Lisboa, Aveiro, Setúbal e Sesimbra, e Sines.

As Administrações Portuárias mencionadas foram fiadoras e a partilha da responsabilidade foi determinada em função do peso relativo dos proveitos operacionais das mesmas, sendo essa percentagem recalculada numa base anual.

Actualmente vigora o mesmo princípio e a taxa em vigor reporta-se a dados do exercício de 2004.

7.1.3 Situação económica

A situação económica da APSS apresentou uma evolução positiva, ao longo do quadriénio, com os seus resultados líquidos a registarem uma melhoria significativa, situando-se a variação em cerca de 125%.

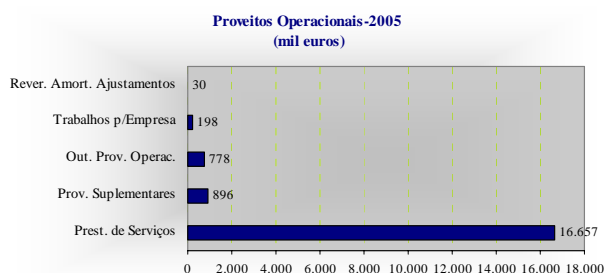
Quadro n.º 29
Estrutura dos Resultados da APSS (mil euros)

Rubrica	2002	2003	2004	2005	Varição % 2005/2002
Resultados Operacionais	(5.056)	(4.123)	(2.588)	(901)	82,18
Resultados Financeiros	(776)	(738)	(528)	(261)	66,44
Resultados Extraordinários	2.778	3.848	9.220	2.326	-16,26
Resultados Líquido	(3.065)	(765)	5.101	762	124,87

Fonte: APSS – Relatório e Contas 2005

Os **Resultados Operacionais** apesar de negativos, registaram em 2004 e em 2005 os aumentos mais significativos (de 2003 para 2004, +1.535 mil euros e de 2004 para 2005, +1.687 mil euros), consequência de:

- Para 2004, o incremento das rubricas de “*Prestações de Serviços – Serviços Portuários*” e “*Prestações de Serviços – Concessões*” e a redução das “*Amortizações*”;
- Para 2005, o incremento da rubrica “*Prestação de Serviços – Concessões*”.



No entanto, salienta-se ainda pela observação dos gráficos supra que:

- Os “Custos com Pessoal” detêm a maior “fatia” dos custos operacionais, resultado da própria estrutura orgânica da empresa, que se caracteriza pelo elevado número de divisões e de chefias intermédias;



- Nos “Fornecimentos e Serviços Externos” encontram-se contabilizados os trabalhos de “Dragagens de Manutenção do Porto de Setúbal”, classificados como “Conservação e Reparação” e que em 2005 atingiram o montante de 2.110 mil euros;
- As “Amortizações e Ajustamentos do Exercício”, que embora tenham sofrido um decréscimo em 2004 ainda representam valor significativo para a estrutura de custos da empresa uma vez que esta efectuou um forte investimento no último ano e prevê, de acordo com o seu Plano Estratégico para três anos, continuar a investir somas bastante consideráveis, ou seja perto dos 33 milhões de euros.

Os **Resultados Financeiros** embora apresentem valores sempre negativos, ao longo do quadriénio, mostraram-se menos expressivos no ano 2005 em resultado da diminuição registada ao nível dos custos financeiros associados ao endividamento externo da APSS, SA, mais especificamente os resultantes da redução do capital em dívida de médio e longo prazo (por via da amortização parcial do capital) e à rentabilização dos meios libertos de Tesouraria.

Os **Resultados Extraordinários** foram a única parcela da Estrutura de Resultados da APSS, SA a apresentar, ao longo do quadriénio, valores sempre positivos, embora em 2005 apresentem uma “desaceleração”, continuando a ser preponderantes para a obtenção dos Resultados Líquidos Positivos.

Conquanto no ano de 2004 a quota parte dos Subsídios ao Investimento deixasse de ser contabilizada como um Provento Extraordinário e fosse contabilizada na componente operacional, tal factor não teve impacto negativo nos resultados extraordinários dado que a venda do equipamento portuário para a concessão do Terminal Multiusos resultou numa mais valia, no valor de 4.695 mil euros cuja contabilização foi efectuada na rubrica de Proventos Extraordinários.

Em suma, todos estes factores originaram que, nos últimos dois anos, a APSS apresentasse Resultados Líquidos Positivos embora sustentados nos subsídios à exploração e nas mais valias originárias da alienação de capital, uma vez que a actividade operacional ainda não consegue gerar receitas capazes de fazer face aos custos necessários para desenvolver o seu negócio.

7.1.4 Situação financeira

A situação financeira da APSS caracteriza-se pelos seguintes aspectos pertinentes:

O imobilizado corpóreo, rubrica que representa em média, 94,1%, do total do activo da empresa registou, no quadriénio 2002-2005, um decréscimo de -8,8 % resultado da venda de equipamento portuário para as empresas concessionárias.

Rubrica	2002		2003		2004		2005		Variação
	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%	
Imobilizado Corpóreo	112.103	95,1	109.416	94,3	103.608	88,1	102.202	92,8	-8,8

Fonte: APSS – Relatório e Contas 2005

A estrutura de capitais da APSS, ao longo do período em análise apresentou variações significativas em algumas rubricas, nomeadamente a nível das “*Provisões*” (205%), “*Passivo de MLP*” (-43%) e “*Passivo de CP*”.

Rubrica	2002		2003		2004		2005		Variação
	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%	%
Cap. Próprios	28.899	24,5	28.645	24,7	33.746	28,7	32.562	29,6	12,7
Provisões	879	0,7	2.271	2,0	2.190	1,9	2.684	2,4	205,5
Passivo M.LP	18.397	15,6	17.209	14,8	14.968	12,7	10.483	9,5	-43
Passivo CP	9.700	8,3	3.855	3,3	5.379	4,6	3.626	3,3	-62,6
Acres./Dif.	60.066	50,9	64.110	55,2	61.274	52,1	60.802	55,2	1,23
Total	117.941	100	116.091	100	117.557	100	110.157	100	-6,6

Nas “*Provisões*” passaram a ser contabilizadas todas as responsabilidades futuras com os aposentados resultantes do DL n.º 467/99, de 6/11⁹, quando antes do exercício de 2005 a contabilização era efectuada na rubrica de “*Custos com Pessoal – Pensões*” (em 2005 + 2.306,57 mil euros). Esta operação permitiu o aumento dos Resultados Líquidos da empresa.

A variação ocorrida ao nível do Passivo de MLP é explicada pela amortização de parte da dívida contraída pela empresa e pela actualização da quota-parte do capital da responsabilidade da APSS, SA, no empréstimo da APP.

A justificação para o decréscimo do passivo de CP encontra-se na redução das “*Dívidas a Terceiros – Dívidas a Instituições de Crédito*” e “*Dívidas a Terceiros – Estado e Outros Entes Públicos*”, que registaram em 2005 uma variação negativa de, respectivamente, 769 mil euros (-44,3%) e 1.545 mil euros (-78%). Atente-se que, o valor elevado no saldo da rubrica “*Dívidas a Terceiros – Estado e Outros Entes Públicos*” diz respeito ao IVA a pagar pela alienação do Equipamento Portuário para a Concessão do Terminal Multiusos.

A rubrica “*Acréscimo e Diferimentos*” é aquela que detém, na estrutura de capitais da APSS, o peso mais relevante, ou seja em média cerca de 53,4%. Assim, ao nível do “*Acréscimo de Custos*” foi possível apurar que a maior parte dos custos a registar no próprio exercício dizem respeito a “*Remunerações a Liquidar*” enquanto que ao nível dos “*Proveitos Diferidos*” registou-se um valor elevado para receitas a considerar nos exercícios seguintes no “item” “*Subsídios para o Investimento*”.

Em termos globais a estrutura de capitais da APSS, SA apresentou para o período em análise um decréscimo de 6,6%.

⁹ Este Decreto-Lei prevê a possibilidade de os funcionários das AP's, em determinadas condições, se poderem aposentar antecipadamente. O mesmo decreto prevê que os encargos decorrentes dessa antecipação sejam integralmente suportados pela empresa, cessando assim que o funcionário em questão perca os 36 anos de serviço ou 70 anos de idade.



7.1.5 Indicadores

Unid: mil euros

Indicadores	2002	2003	2004	2005
Rentabilidade do Activo Total (Resultado Líquido/Activo Total)*100	-2,60%	-0,66%	4,34%	0,69%
Rentabilidade dos Capitais Próprios (Resultado Líquido /Capitais Próprios)*100	-10,60%	-2,67%	15,11%	2,34%
EBITDA (Proveitos Operacionais - Custos Operacionais + Amort. e Ajust + Prov.)	1.872	2.410	3.343	4.670
EBIT (Proveitos Operacionais - Custos Operacionais)	-5.056	-4.123	-2.588	-901
Liquidez Geral (Activo Circulante/Passivo Circulante)	0,41	0,85	0,88	1,1
Fundo Maneio Activo Circulante - Passivo Circulante	-5.680	-581	-620	433
Endividamento (Total do Passivo/Total do Capital Próprio+ Total do Passivo)	75%	76%	71%	70%
Autonomia Financeira (Total do Capital Próprio/Total do Activo)	24%	25%	29%	29%
Prazo Médio de Pagamentos (Fornecedores/Compras)*365	81d	54d	64d	56d
Prazo Médio de Recebimentos (Clientes/Vendas e Prest. Serv)* 365	39d	58d	67d	47d
Solvabilidade (Total do Capital Próprio/ Total do Passivo)	0,32	0,33	0,40	0,42
Cash-Flow (RAI+Amortizações*Variação das Provisões)	3.863	5.758	11.032	6.333

Fonte: APSS

Pela análise do quadro supra é possível concluir que a empresa, alcançou uma boa “performance” económico-financeira, impulsionada pela alienação, em 2004, de equipamento portuário às empresas concessionárias do Terminal Multiusos e pelo aumento das receitas provenientes do início daquela actividade, que se reflectiu no recebimento por parte da APSS de taxas fixas e variáveis em função do movimento operado nesses terminais.

Assim, são de relevar as seguintes situações:

- ❖ A empresa passou de um cenário de rentabilidade negativa nos anos 2002 e 2003, para uma situação de rentabilidade positiva, nos últimos dois anos, quer ao nível do activo, quer ao nível dos capitais próprios;

- ❖ Os meios libertos líquidos gerados pela empresa entre 2002 e 2005 apresentaram uma evolução positiva, embora no ano de 2005 o *Cash-Flow* tenha sofrido um decréscimo de 43%, resultado da diminuição do Resultado Líquido do Exercício;
- ❖ O valor do EBITDA, tem vindo a aumentar ao longo de todo o período analisado, devido ao comportamento positivo dos “*Proveitos Operacionais*”, consequência do já referido efeito das concessões. Atente-se que este efeito foi “travado” pelos valores registados nos “*Custos Operacionais*” por conta dos custos associados aos trabalhos de “*Dragagens de Manutenção*” no Porto de Setúbal. No entanto, o valor do EBIT, continua negativo, embora como menos expressividade, o que

denota que a empresa tem dificuldades em gerar meios libertos operacionais, devido ao forte peso que as Amortizações/Ajustamentos e Provisões detêm na componente operacional e de os subsídios ao investimento estarem contabilizados em rubricas extraordinárias;

- ❖ Da análise conjunta do Rácio de Liquidez e do indicador de Fundo de Maneio verifica-se que a empresa só em 2005 é que passou a ter liquidez para satisfazer os seus compromissos de curto prazo, passando a ser cumprida a regra do equilíbrio financeiro mínimo;
- ❖ O grau de endividamento utilizado pela empresa para financiar os seus activos tem vindo a diminuir, uma vez que a APSS têm-se empenhado pela amortização antecipada de empréstimos bancários, não tendo, nos últimos anos, recorrido a novos empréstimos.
- ❖ O referido anteriormente conjuntamente com os valores atingidos pelos rácios de autonomia financeira e solvabilidade, permite concluir que a empresa tem uma boa capacidade de solver os seus compromissos a médio e longo prazo;
- ❖ O prazo médio de Recebimentos e de Pagamentos evidenciaram um decréscimo, em 2005, devido à implementação de um novo sistema de Gestão de Dívidas.



7.2 Porto de Sines

7.2.1 Investimentos

Quadro n.º 30
Investimentos da APS

Investimentos	Orçamentado					Realizado					Unid: Euros					
	2002	2003	2004	2005	Total	2002	2003	2004	2005	Total	%					
											2002	2003	2004	2005	Total	
Investimentos Financeiros	50.000				50.000	0				0	0,0%					
Intervenções na Zona Leste	480.000				480.000	380.169				380.169	79,2%				79,2%	
Arranjo Paisagístico da Pedreira	12.000				12.000	49.987				49.987	416,6%				416,6%	
Reparação Estruturas de Betão Armado				500.000	500.000				261.614	261.614				52,3%	52,3%	
Rep./Melhor. Instal. Edifícios				100.000	100.000				31.871	31.871				31,9%	31,9%	
Construção de um Talude de Retenção				250.000	250.000				13.950	13.950				5,6%	5,6%	
Ampl. Cais. Desc. Cons. Ramp. Varad. P. Pesca				500.000	500.000				0	0				0,0%	0,0%	
Infraestruturas Terr. P.Recreio				920.000	920.000				410.383	410.383				44,8%	44,8%	
ZAL Sines				550.000	550.000				525.048	525.048				95,5%	95,5%	
Acessibilidades e Saneamento Básico ZAL/P.Recreio		2.900.000	1.545.000		4.445.000		1.597.191	3.021.482		4.618.673		55,1%	195,6%		103,9%	
Outras construções	1.220.000	50.000	242.500		3.695.000	37.976	115.580	165.547		319.103	3,1%	231,2%	6,8%		8,6%	
Alter. Aos circuitos de Mov. E Braços de Carga	2.170.000	2.285.000	200.000	150.000	4.805.000	1.685.548	1.890.388	14.294	82.547	3.672.777	77,7%	82,7%	7,1%	55,0%	76,4%	
Sistema de Recolha de Resíduos e Águas de Lastro	67.000					153.053				153.053	228,4%					
Modernização dos Equipamentos de Tancagem			344.000		344.000			5.254		5.254			1,5%		1,5%	
Modernização das Instalações Eléctricas	385.000		68.000		453.000	42.127		21.861		63.988	10,9%		32,1%		14,1%	
Modernização da Instrumentação	13.000	36.000			49.000	70.667	25.948			96.615	543,6%	72,1%			197,2%	
Sistemas de Controlo e Automação		100.000			100.000			18.645		18.645			18,6%		18,6%	
Modernização de Redes e Fluidos Auxiliares		200.000	204.000		404.000		125.821	64.582		190.403		62,9%		31,7%	47,1%	
Construção de um novo PT9			282.000	40.000	322.000			314.790	44.769	359.559			111,6%	111,9%	111,7%	
Sistemas de p/Comunidade Portuária		0	65.000		65.000			62.986	101.459	164.445				156,1%	253,0%	
Equipamento de Segurança	110.000	85.000	310.000		505.000	50.044	28.649	48.059		126.752	45,5%	33,7%	15,5%		25,1%	
Outros	212.000	671.250	877.000	1.090.000	2.850.250	62.074	235.542	157.053	788.461	1.243.130	29,3%	35,1%	17,9%	72,3%	43,6%	
Rep./Benef. De Depósitos e Tanques				117.000	117.000				76.915	76.915				65,7%	65,7%	
Manut. Pinturas Estruturas Metálicas				370.000	370.000				246.108	246.108				66,5%	66,5%	
Benef. Estrut. de Acesso e Tubagens				314.000	314.000				78.234	78.234				24,9%	24,9%	
Docagem de Lanchas e Skimmers				50.000	50.000				13.400	13.400				26,8%	26,8%	
Infraestruturas Diversas				25.000	25.000				28.443	28.443				113,8%	113,8%	
Equipamento Básico-SEA				345.000	345.000				18.890	18.890				5,5%	5,5%	
Outros				755.500	755.500				94.370	94.370				12,5%	12,5%	
Reparação e Conservações Diversas				40.000	40.000				184	184				0,5%	0,5%	
Material de Carga e Transporte	318.000	482.000	300.000		1.100.000	431.460	22.229	174.423		628.112	135,7%	4,6%	58,1%		57,1%	
Equipamento de Transporte				155.000	155.000				158.346	158.346				102,2%	102,2%	
Ferramentas e Utensílios	12.000	8.950	1000	1.000	22.950	11.858	13.465	18.665	4.756	48.744	98,8%	150,4%	1866,5%	475,6%	212,4%	
Equipamento Administrativo	105.000	858.800	1.537.500	972.500	3.473.800	131.813	624.442	612.034	305.642	1.673.931	125,5%	72,7%	39,8%	31,4%	48,2%	
Outras Imobilizações Corpóreas		1.000	0	0	1.000			27.998	48.900	22.500				2789,8%	9929,8%	
Imobilizações Incorpóreas	155.000	756.500	477.500	737.000	2.126.000	624.432	1.021.379	637.325	279.414	2.562.550	402,9%	135,0%	133,5%	37,9%	120,5%	
Ampliação do Molhe Leste do Porto de Sines	23.212.000	2.500.000	0	0	25.712.000	36.531.219	2.011.007	1.865.722	40.022	40.447.970	157,4%		80,4%		157,3%	
Acessibilidades na Zona Leste do P. Sines Electrificação			200.000		200.000				143.795	143.795				71,9%	71,9%	
Acessibilidades na Zona Leste do P. Sines - Sinalização			800.000		800.000				791.492	791.492				98,9%	98,9%	
Acessibilidades na Zona Leste do Porto de Sines	6.000.000	9.200.000			15.200.000	4.599.248	9.141.463			13.740.711	76,7%	99,4%			90,4%	
Conservação Plurianual	2.795.000	2.276.500	2.262.000		7.333.500	2.383.931	982.426	1.473.455		4.839.812	85,3%	43,2%	65,1%		66,0%	
Sinalização do Ramal Ferroviário				0	0					131.883						
Outros	0	0	0	0	0	1.099.816		19.972		1.119.788						
TOTAL	37.316.000	22.411.000	11.898.000	7.982.000	79.607.000	48.345.422	17.945.059	9.700.164	3.657.750	79.648.395	129,6%	80,1%	81,5%	45,8%	100,1%	

Fonte: APS

O valor do investimento executado pela APS, S.A atingiu no quadriénio 79,6 milhões de euros, traduzindo-se numa taxa de cerca de 100% face ao orçamentado. Este valor, embora positivo, engloba realidades diferentes que importa destacar que:

✚ O elevado montante do investimento imputado ao ano de 2002, 48.345 mil euros, resulta do facto de ainda se encontrarem em execução os projectos da zona leste do porto, respeitantes à construção do Terminal XXI e respectivas Acessibilidades. Veja-se os montantes dispendidos nos projectos “Ampliação do Molhe Leste do Porto de Sines” e “Acessibilidades na Zona Leste do Porto de Sines”;

✚ A diminuição do valor do investimento, nos anos posteriores, é devida à progressiva conclusão das referidas infraestruturas e, concomitantemente, pela necessidade de controlar o nível de endividamento da empresa;

✚ O investimento atingiu, no ano 2005, o valor menos significativo do quadriénio, 3.658 mil euros, bem como, a menor taxa de execução 45,8%, isto porque foram adoptadas medidas de contenção, determinadas pela difícil situação de tesouraria da empresa, que levaram a que fosse cancelado ou adiado o lançamento de alguns projectos considerados como não fundamentais para a continuidade da actividade do Porto de Sines.

O investimento da APS foi financiado em cerca de 57% pelo recurso ao Endividamento, ou seja 45,3 milhões de euros. As verbas provenientes do Estado/Administração Central, quer através do QCA, quer via PIDDAC, ascenderam a 24.693 mil euros representando 31% do total do financiamento.

Até à data da auditoria a PSA Sines contribuiu com 954 milhares de euros para o investimento realizado pela APS na ampliação do molhe leste do porto de Sines, que serve de protecção ao Terminal XXI.

Quadro n.º 31
Fontes de Financiamento referentes aos investimentos realizados nos exercícios económicos 2002-2005

	Unidade: mil Euros					
	2002	2003	2004	2005	Total	%
Feder	14.551	1.764	1.871	504	18.690	23%
OE/PIDDAC-CAP.º 50.º	1.995	2.879	636	424	5.934	8%
OE/PIDDAC – GABLOGIS*				69	69	-
Comparticipação da PSA	954				954	1%
Sub-Total	17.500	4.643	2.507	998	25.648	32%
Auto-financiamento	539	0	5.496	2.660	8.695	11%
Endividamento	30.307 ^{a)}	13.302 ^{b)}	1.698 ^{b)}	0	45.307	57%
Total por ano	48.346	17.945	9.701	3.658	79.650	100

Fonte: APS

* Gabinete de Desenvolvimento do Sistema Logístico Nacional

a) Empréstimo BES/CGD – Este empréstimo foi expressamente contratado para financiamento das obras em curso em 2001/2002.

b) Empréstimo BCP – Embora este empréstimo de 15 Meuros tenha sido contratado para cobertura das necessidades de tesouraria em termos gerais, considera-se que o mesmo financiou o esforço de investimento em 2003-2004.

7.2.2 Endividamento

No final do ano 2005 o endividamento da APS, S.A. ascendia a 74.394 mil de euros explicando-se aquele valor da seguinte forma:

- A empresa considerou no balanço a 31/12/05, em “*Dívidas a Terceiros cp – Empréstimos bancários*” o valor das amortizações que iriam vencer em 2006 e que totalizaram 8.531 mil euros.
- As restantes amortizações previstas foram consideradas como dívida a MLP e totalizaram 65.864 mil euros;

Os encargos financeiros pagos, com estes empréstimos, atingiram o valor de 11.177 mil euros, estando ainda previstos juros no valor de 11.404 mil euros, ou seja mais do dobro do que já dispendido.



Unid: Mil Euros

Valor do empréstimo/ Entidade concedente	Data do empréstimo	Data do vencimento	Finalidade	Aval ou garantia do Estado	Encargos Financeiros		Amortização prevista	
					Pagos	Previstos	Curto Prazo	MLP
23.047 (Banco BEI)	10/02/99	10/02/11	Projecto "Sines Molhe Oeste"	Sim	4.881	2.005	1.941	11.021
38.906 (Sindicato Bancário – CGD, BPI, BES, BCP)	14/07/00	18/07/15	Reembolso antecipado da totalidade do empréstimo obrigacionista APAJP/94 (vidé nota 8)	Não	2.083	1.100	767	6.902
42.398 CGD (50%) BES (50%)	19/10/00	08/02/16	Construção do quebra mar da ampliação do Molhe Leste	Não	3.135	5.125	3.533	33.565
15.000 BCP	10/04/03	10/04/18	Financiamento de necessidades pontuais de tesouraria	Não	1.079	3.175	625	14.375
4.990 CGD	25/06/04	Renovável de 6 em 6 meses	Apoio em conta corrente	Não	Não existe registo contabilístico destes empréstimos, uma vez que não foram utilizadas estas verbas. Existem apenas os contratos celebrados entre os bancos e as instituições bancárias.			
2.500 BES	14/10/05	Renovável por períodos sucessivos de 90 dias	Abertura de crédito em conta corrente disponibilizado em conta a crédito	Não				
2.500 BCP	25/02/05	"	Necessidades pontuais de tesouraria	Não				
2.500 BTA	13/09/04	Renovável por períodos sucessivos de 6 meses	Crédito por conta corrente	Não	-	-	1.665	

Fonte: APS

7.2.3 Situação económica

No quadriénio em análise, os Resultados Líquidos do Porto de Sines apresentaram uma franca evolução registando pela primeira vez, em 2005, um valor positivo de 1.311 milhares de euros. Esta situação resulta do aumento significativo da movimentação portuária e da alteração, em 2004, do método de contabilização dos encargos com as aposentações antecipadas ao abrigo do DL n.º 467/99, de 6 de Novembro, os quais deixaram de afectar os custos de pessoal de cada ano e passaram a ser relevados no balanço, em Resultados Transitados.

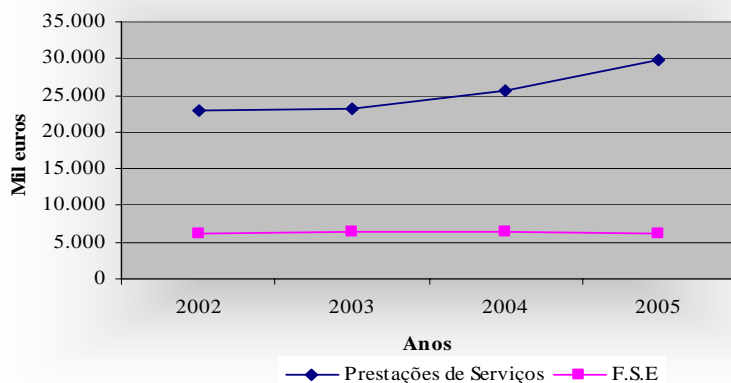
Quadro n.º 32 Estrutura dos Resultados da APS (mil euros)

Rubrica	2002	2003	2004	2005	Variação % 2005/2002
Resultados Operacionais	(4.561)	(5.314)	(1.464)	(796)	82,5%
Resultados Financeiros	(1.453)	(2.386)	(2.060)	(1.461)	0,5%
Resultados Extraordinários	1.322	1.367	1.688	3.590	171,5%
Resultados Líquidos	(4.711)	(6.352)	(1.859)	1.311	127,8%

Fonte: APS

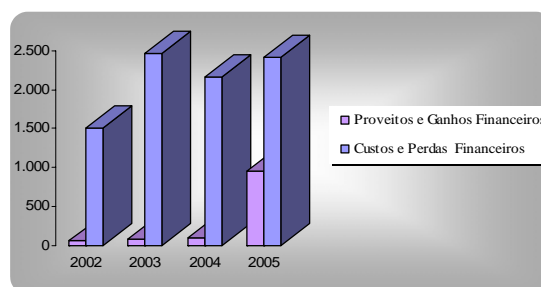
Os **Resultados Operacionais** embora sempre negativos têm vindo a melhorar ao longo do quadriénio influenciados pelo acréscimo registado nas "Prestações de Serviços" e pela manutenção dos valores dos "Fornecimentos e Serviços Externos". Esta situação resulta, por um lado, do crescimento do Terminal de Granéis Líquidos (TGLS), do regular funcionamento do Terminal de GNL e da entrada em funcionamento do Terminal XXI, ambos no ano 2004, que permitiram o aumento da movimentação portuária e, por outro, da adopção de medidas de contenção e de racionalização de custos, levadas a cabo pela empresa.

Gráfico n.º 5 Evolução de rubricas dos Resultados Operacionais



Os **Resultados Financeiros** registam também uma melhoria, face ao ano anterior, explicada pelo aumento dos proveitos financeiros. Se analisarmos isoladamente esta parcela, da estrutura de resultados, verificamos que os custos financeiros apenas diminuem ligeiramente em 2004, aumentando na globalidade do período em análise, em resultado do crescente peso do serviço da dívida contratada para financiamento do esforço do investimento.

Gráfico n.º 6 Evolução da Estrutura dos Resultados Financeiros



Os **Resultados Extraordinários** foram a rubrica que revela a variação mais significativa no período, cerca de 172%.

Esta variação é explicada no lado dos proveitos extraordinários pela relevação anual dos subsídios ao investimento e pela diminuição que ocorreu nos custos extraordinários, nomeadamente ao nível das “*Penalidades Contratuais*”, “*Perdas em Imobilizações*” e “*Correcções Relativas a Exercícios Anteriores*” que, no ano de 2005, apresentaram valores substancialmente inferiores.



7.2.4 Situação financeira

Em relação à situação financeira da APS, S.A é de destacar:

O “*Imobilizado Corpóreo*” é bastante representativo no *Activo* da empresa, resultado dos elevados investimentos que a APS, S.A tem efectuado ao longo dos anos analisados, não apresentando, no entanto, uma variação significativa.

Rubrica	2002		2003		2004		2005		Variação
	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%	%
Imobilizado Corpóreo	447	94,2	449	93	453	97,2	445	97	-0,5

Fonte: APS

Os “*Custos Diferidos*” expõem, a nível do *Activo*, a variação negativa mais visível do quadriénio, ou seja, cerca de 85%, devido à alteração, em 2004, da contabilização dos encargos resultante da aplicação do DL 467/99, dado se ter entendido que os mesmos se reportam ao trabalho prestado até à data de aposentação e não ao trabalho que os trabalhadores prestariam se a aposentação ocorresse em termos gerais.

O valor que, anteriormente, estava contabilizado a crédito na conta 272 *Custos Diferidos* foi transferido a débito para a conta 59 “*Resultados Transitados*”, por se tratar de uma correcção de grande significado, valor que inclui as responsabilidades em 2004.

Rubrica	2002		2003		2004		2005		Variação
	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%	%
Custos diferidos	15.401	3,2	15.274	3,2	2.642	0,6	2.354	0,6	-85%

Fonte: APS

Ao nível da estrutura de capitais da empresa é importante salientar que:

- ❖ Os Capitais Próprios da APS, S.A, embora tenham crescido no último ano reflexo do aumento dos meios gerados pela actividade da empresa, não atingiram, no cômputo, geral uma variação positiva atingindo a mesma cerca de -13%;
- ❖ Durante o quadriénio, o recurso a capital alheio foi mais significativo nos anos 2003 e 2004. Esta situação é explicada pelo facto de a empresa ter de recorrer ao crédito de MLP para financiar os seus investimentos e ao de CP para fazer face às dificuldades de tesouraria, mas também para financiar os ditos investimentos.

Rubrica	2002		2003		2004		2005		Variação
	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%	%
Capitais próprios	131.440	27,7	125.221	25,9	98.337	21,1	114.784	25,0	-12,67
Dívidas a Inst. Banc. MLP	66.790	14,1	77.594	16,1	72.922	15,6	65.862	14,4	-1,39%
Empréstimos Bancários CP	3.777	0,8	6.488	1,1	6.209	1,2	8.531	1,9	125%

Fonte: APS

7.2.5 Indicadores

Indicadores	2002	2003	2004	2005
Rentabilidade do Activo Total	-0,99	-1,31	-0,40	0,29
Rentabilidade dos Capitais Próprios	-3,58%	-5,07%	-1,89%	1,14%
EBITDA	4.451	3.930	8.569	12.219
EBIT	-4.561	-5.314	-1.464	-796
Liquidez Geral	0,87	1,03	0,64	0,70
Fundo Maneio	-1.586	428	-4.474	-3.624
Endividamento	72%	74%	79%	75%
Autonomia Financeira	28%	26%	21%	25%
Prazo Médio de Pagamentos	81d	74d	52d	90d
Prazo Médio de Recebimentos	99d	101d	71d	73d
Solvabilidade	0,38	0,35	0,27	0,34
Cash-Flow	4.318	2.597	8.277	12.427

Fonte: APS

Nota: Ver fórmulas no ponto do relatório n.º 7.1.5

Os indicadores do Porto de Sines apresentam, nos anos económicos 2002-2005, uma melhoria generalizada dos seus valores, sendo possível através do seu estudo, elencar o seguinte:

- ❖ Os rácios de rentabilidade atingem pela primeira vez, em 2005, valores positivos uma vez que os Resultados Líquidos da empresa deixaram de ser deficitários naquele ano, permitindo, assim, a remuneração dos capitais próprios e a rentabilização do património da empresa.
- ❖ Os valores monetários efectivamente gerados pela empresa aumentaram progressivamente ao longo do período analisado, atingindo o Cash-Flow o valor de 12.427 mil euros;
- ❖ O valor do EBITDA aumentou durante o período analisado, devido ao comportamento positivo dos “Proveitos Operacionais” influenciado pelo já referido funcionamento de novas infraestruturas. No entanto, o valor do EBIT, continua negativo, embora como menos expressividade, o que denota que a empresa tem dificuldades em gerar meios libertos operacionais, devido ao forte peso que as Amortizações/Ajustamentos e Provisões detêm na componente operacional e de os subsídios ao investimento estarem contabilizados em rubricas extraordinárias;



- ❖ A APS, S.A. enfrenta problemas ao nível da Tesouraria uma vez que pela análise conjunta do Rácio de Liquidez e do indicador de Fundo Maneio verifica-se que a empresa não atinge o equilíbrio financeiro. Este é o resultado de a empresa estar a utilizar os seus capitais de curto prazo para financiar os seus activos fixos.
- ❖ O grau de endividamento manteve-se praticamente estável, ao longo do quadriénio. Atente-se que o aumento dos capitais próprios no ano de 2005 devido às razões supracitadas, permitiu um aumento dos rácios de solvabilidade e autonomia financeira.

7.3 Porto de Aveiro

7.3.1 Investimentos

Os investimentos realizados pelo Porto de Aveiro ascenderam a 90.430 milhares de euros no período em análise.

Quadro n.º 33 Investimentos da APA

Projectos	Orçamentado					Realizado					%				
	2002	2003	2004	2005	Total	2002	2003	2004	2005	Total	2002	2003	2004	2005	Total
Projecto Acess. Int. Ferroviárias e Rodoviárias	13.159	18.401	12.397	9.392	53.349	1.774	12.259	7.077	3.548	24.658	13,5%	66,6%	57,1%	37,8%	46,2%
Projecto de Ampliação do Terminal Norte	20.065	23.542	12.199	1.447	57.253	10.686	22.689	15.672	1.465	50.512	53,3%	96,4%	128,5%	101,2%	88,2%
Projecto de Construção da esteira do canal do Pipelines afectos ao TGL				15					0		-	-	-	0,0%	-
Projecto Reac. Dos Molhes sul, Central e Tri. Sep. Correntes	2.012					1.845				1.845	91,7%	-	-	-	-
Terminal Especializado de Descarga de Pescado	5.122	6.449	1.991		13.562	1.131	3.324	2.031		6.486	22,1%	51,5%	102,0%	-	47,8%
Porto de Pesca de Abrigo para a Pesca Local	1.810					1.832				1.832	101,2%	-	-	-	-
Área Portuária	472				472	133				133	28,2%	-	-	-	28,2%
Investimentos nas Áreas Funcionais	2.676	1.520			4.196	898	333			1.231	33,6%	21,9%	-	-	29,3%
Investimentos fora da área portuária	584				584	230				230	39,4%	-	-	-	39,4%
Custos Financeiros		169	701	225	1.095	82	394	227	703		-	48,5%	56,2%	100,9%	64,2%
Outros		0	0	0	0		419	276	260	955	-	-	-	-	-
Investimentos Correntes			3.451	1.781				845	1.000	1.845	-	-	24,5%	56,1%	-
Projecto técnico de execução do Cais para a pequena pesca em São Jacinto				27	27					0	-	-	-	0,0%	0,0%
TOTAL	45.900	50.081	30.739	12.887	139.607	18.529	39.106	26.295	6.500	90.430	40,4%	78,1%	85,5%	50,4%	64,8%

Fonte: APA

Nota: Só foram tidas em linha de conta as grandes rubricas do Plano de Investimentos da APA

Os exercícios económicos de 2002 e 2003 são aqueles em que o investimento atinge o valor mais significativo, ou seja, cerca de 39 milhões de euros e 26 milhões de euros, respectivamente, destacando-se o “Projecto de Ampliação do Terminal Norte”, que engloba, entre outras acções, o prolongamento do cais do terminal norte e do cais de serviço e o Projecto Acessibilidades, que integra o Terminal de Granéis Sólidos.

Nos anos de 2003 e 2004 o Plano de Investimentos da APA atinge as taxas de execução francamente positivas, de 78,1% e 85,5%, respectivamente, dada a conclusão das empreitadas respeitantes ao Projectos mais importantes, como por exemplo a da Ampliação do Terminal Norte e a do Terminal de Granéis Líquidos.

Para financiar o custo do investimento, a APA recebeu do Orçamento de Estado, através do PIDDAC, 16,564 mil euros e do Orçamento Comunitário 38.214 mil euros. As restantes fontes de financiamento dizem respeito a empréstimos bancários no montante de 16.998 mil euros e a recursos próprios da APA no valor de 18.655 mil euros.

Quadro n.º 34
Fontes de Financiamento referentes aos investimentos realizados nos exercícios económicos 2002-2005

Unid: Milhares de Euros

Rubricas *	2002	2003	2004	2005	Total	%
Custo do Investimento da APA	18.530	39.106	26.295	6.500	90.431	100%
Fundos Comunitários	7.983	17.489	10.599	2.143	38.214	42
PIDDAC/Orçamento de Estado	3.362	4.170	4.675	4.357	16.564	18,
Empréstimos Bancários	0	8.096	8.902	0	16.998	19
APA. S.A	7.185	9.351	2.119	0	18.655	21

Fonte: APA

Nota: Os valores foram objecto de arredondamento.

O financiamento do Estado e de Fundos Comunitários representou assim, cerca de 60% do financiamento total. Os restantes 40% foram financiados pela APS com recursos a empréstimos bancários e a fundos próprios.

7.3.2 Endividamento

A APA é detentora de dois empréstimos que, em 2005, perfaziam uma dívida de 22.537 mil euros (ver o quadro seguinte).

Valor do empréstimo/ Entidade concedente	Data do empréstimo	Data do vencimento	Finalidade	Aval ou garantia do Estado	Encargos Financeiros		Dívida em 31/12/05
					Pagos	Previstos anuais(*)	
20.000 BEI	06/01/05	15/12/08	Cobrir necessidades de financiamento decorrentes da execução de investimentos	Sim	404	700	20.000
38.906 (Sindicato Bancário – CGD, BPI, BES, BCP)	14/07/00	18/07/15	Reembolso antecipado da totalidade do empréstimo obrigacionista APAJP/94 (vidé nota 8 do presente relatório)	Não aplicável	221	99	2.537

Fonte: APA



Os juros e custos similares contabilizados durante o período em análise assumem o montante de 1.588 milhares euros, dos quais apenas 625 milhares de euros respeitam aos dois empréstimos em vigor. Os encargos financeiros anuais estimados até à maturidade assumem 700 mil de euros (refere-se ao pagamento de 2 prestações) e 99 mil euros para o empréstimo do BEI e do Sindicato Bancário, respectivamente.

7.3.3 Situação económica

O **Resultado Líquido do Exercício** apresentou uma melhoria progressiva ao longo do período em análise. Em 2005 aquele valor atingiu os 1.401 mil euros representando uma variação positiva face ao ano base, de 143,5%. Segundo informação da empresa¹⁰ este facto decorreu da constituição de impostos diferidos activos, no valor de 1.121 mil euros relativos à recuperação de prejuízos fiscais registados até 2004 e 169 mil euros referentes aos encargos com pensões que a APA, S.A. irá suportar até 2008.

Quadro n.º 35
Estrutura dos Resultados da APA (mil euros)

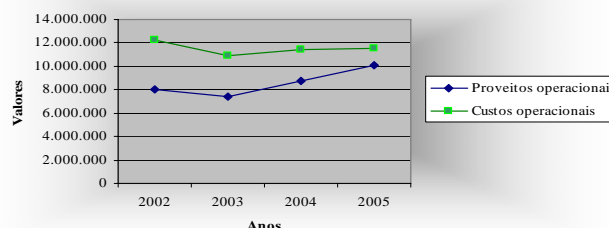
Rubrica	2002	2003	2004	2005	Variação % 2005/2002
Resultados Operacionais	(4.276)	(3.515)	(2.728)	(1.428)	66,6%
Resultados Financeiros	(405)	1.385	199	(416)	-2,9%
Resultados Extraordinários	1.470	1.722	2.872	1.960	33,3%
Resultados Líquidos	(3.218)	(-415)	(334)	1.401	143,53%

Fonte: APA

Os **Resultados Operacionais** embora sempre negativos apresentaram, no quadriénio, uma evolução positiva sustentada pelo aumento do volume de negócios da empresa. Efectivamente, os Proveitos Operacionais registaram um acréscimo impulsionado pelas “Prestações de Serviços”, mais concretamente

nas sub-rubricas de “Rendimentos de Propriedades” e “Exploração Portuária”, enquanto que os Custos Operacionais diminuíram.

Gráfico n.º 7 Evolução dos Proveitos e Custos Operacionais da APA



Os **Resultados Financeiros** expõem, em 2005, um valor negativo que ficou a dever-se ao acréscimo de custos financeiros referentes ao endividamento de longo prazo com o Banco Europeu de Investimentos e ao ajustamento das responsabilidades financeiras relativas ao empréstimo obrigacionista com a APP.

Os **Resultados Extraordinários** evidenciam um comportamento positivo, claramente justificado pelos subsídios recebidos a fundo perdido para o financiamento de imobilizações. O aumento significativo que ocorreu no exercício económico de 2004 deveu-se a reversão, a favor da APA, de um edifício localizado no Porto de Pesca Longínqua, cujo montante foi registado na rubrica “*Outros Proveitos e Ganhos Extraordinários*”.

7.3.4 Situação financeira

A rubrica “*Bens de Domínio Público*” é a que regista o maior peso na estrutura do Activo apresentando uma variação positiva ao longo dos anos 2002-2005, resultado do cumprimento do plano de investimentos da APA.

¹⁰ Vide questionário enviado à APA.

Unid: Mil euros

Rubrica	2002		2003		2004		2005		Variação
	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%	%
Bens do Domínio Público	180.405	74	183.679	67	264.580	89	267.131	88	48

Fonte: APA

Unid: Mil Euros

Rubrica	2002		2003		2004		2005		Variação
	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%	%
Dívidas a Terceiros - MLP	3.412	1,4	2.918	1,2	20.799	7,0	22.285	7,4	553,2
Dívidas a Terceiros -CP	5.374	2,2	17.219	6,3	6.062	2,0	3.538	1,2	-34,2

Fonte: APA

Nos capitais alheios da APA é importante referir que:

- A significativa variação ocorrida ao nível das “Dívidas a Terceiros – MLP”, ou seja cerca de 553%, que corresponde em termos absolutos a 18.873 mil euros, é fruto do esforço desencadeado com a implementação do plano de investimentos estruturais iniciado em 2000 e do facto da dotação de PIDDAC aprovada ser inferior à dotação efectivamente transferida. Efectivamente só foram transferidas 68% das verbas previamente aprovadas. (ver quadro seguinte).

Esta situação levou a que a empresa tivesse que recorrer ao crédito para financiar parte do seu investimento.

Valores em €

Dotação de PIDDAC	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Total	%
Aprovado	0	0	1.660.022	3.000.000	735.953	825.000	6.220.976	100%
Transferido	0	0	0	0	0	0	0	0%
Congelado	0	0	1.660.022	3.000.000	735.953	825.000	6.220.976	100%

Fonte: APA

- O decréscimo das “Dívidas a Curto Prazo” em 34,2%, por força da diminuição do custo do investimento registado em 2004 e 2005, e da melhoria, em 2005, da Tesouraria da APA, como consequência do aumento do volume de negócios e da conversão da generalidade da dívida bancária de curto prazo para mlp.



7.3.5 Indicadores

Unid: mil euros

Indicadores da APA	2002	2003	2004	2005
Rentabilidade do Activo Total	-1,32%	-0,15%	0,11%	0,46%
Rentabilidade dos Capitais Próprios	-1,52%	-0,20%	0,16%	0,66%
EBITDA	1.107	439	1.761	2.871
EBIT	-4.276	-3.515	-2.728	-1.428
Liquidez Geral	2,41	0,42	1,29	2,77
Fundo Maneo	8.939	-9.687	2.452	7.887
Endividamento	13%	22%	29%	29%
Autonomia Financeira	87%	78%	71%	71%
Prazo Médio de Pagamentos (Fornecedores C/C/Fornec. Serv. Externos ¹¹)*365	73	45	83	40
Prazo Médio de Recebimentos	103	90	86	82
Solvabilidade	6,75	3,5	2,5	2,3
Cash-Flow	1.107	439	1.761	2.871

Fonte: APA

Nota: Ver fórmulas no ponto do relatório n.º 12.5

Os aspectos mais relevantes a destacar no âmbito da evolução dos indicadores atrás apresentados são os seguintes:

- ❖ Melhoria da rentabilidade dos capitais próprios e dos activos da APA, SA, que passa a positiva a partir de 2004 em virtude de a empresa alcançar Resultados Líquidos Positivos;
- ❖ O valor do EBITDA aumentou no quadriénio, devido ao comportamento positivo dos “Proveitos Operacionais” influenciado pelo já referido funcionamento de novas infraestruturas. No entanto, o valor do EBIT continua negativo, embora como menos expressividade, o que denota que a empresa tem dificuldades em gerar meios libertos operacionais, devido ao forte peso que as Amortizações/Ajustamentos e Provisões detêm na componente operacional e de os subsídios ao investimento estarem contabilizados em rubricas extraordinárias;
- ❖ Melhoria da Liquidez Geral por restabelecimento do equilíbrio financeiro da APA, através da redução das dívidas de curto prazo, devido ao custo do investimento ter registado uma diminuição nos últimos dois anos do período em análise e da melhoria da tesouraria, como consequência do aumento de volume de negócios da empresa e da conversão da generalidade da dívida de cp em mlp. Quer o Prazo Médio de Pagamento, quer o de Recebimento também registam uma diminuição, influenciando de uma forma positiva a liquidez da empresa;
- ❖ O nível de endividamento da APA, S.A entre 2002 e 2005, passou de 13% para 29% e consequentemente a autonomia financeira passa de 87% para 71%. Estes resultados reflectem o aumento da dívida de m.l.p pelos motivos já referidos anteriormente.
- ❖ O aumento do *cash-flow* operacional da APA não é mais que o resultado do aumento do volume de negócios e da manutenção registada ao nível dos custos operacionais.

¹¹ Corresponde ao custo da rubrica de Fornecimentos e Serviços Externos, deduzido do diferimento do custo referente ao desassoreamento de alguns canais da Ria de Aveiro;

7.4 Portos do Douro e Leixões

7.4.1 Investimentos

Entre os exercícios económicos de 2002 e 2005, a APDL realizou investimentos no montante de 35 971 milhares de euros.

Quadro n.º 36
Investimentos da APDL

Investimentos	Orçamentado					Realizado					%				
	2002	2003	2004	2005	Total	2002	2003	2004	2005	Total	2002	2003	2004	2005	Total
Aumento da Capacidade de Navegabilidade do Porto de Leixões	823.017	332.999	427.596	6.575.100	8.158.712	191.791	355.567	2.070.569	2.617.927	0,0%	57,6%	83,2%	31,5%	32,1%	
Revitalização do Molho sul e Espaços Adjacentes	289.303	640000	19.436	814.300	1.763.039	48.882	58.678	16.812	77.825	202.197	16,9%	9,2%	86,5%	9,6%	11,5%
Melhoria das condições de Operacionalidade do TPL			90.000	408.083	498.083	210.000	45.000	72.750	327.750	-	-	50,0%	17,8%	65,8%	
Projecto da Portaria Única	7.737.715	7072295	2.471.836	426.408	17.708.254	7.860.929	4.201.209	1.405.167	814.320	14.281.625	101,6%	59,4%	56,8%	191,0%	80,6%
Estruturação da Plataforma Logística	253.185	125000	73.601	173.881	625.667	15.213	6.250	14.721	131.151	167.335	6,0%	5,0%	20,0%	75,4%	26,7%
Revitalização e Reabilitação de Espaços e Edifícios	1.362.785	736380	1.334.307	3.535.626	6.969.098	1.164.509	8.091	779.227	967.691	2.919.518	85,5%	1,1%	58,4%	27,4%	41,9%
Incremento de Espaços de "Sociabilidade" do Porto				1.621.961	1.621.961		56.291		367.893	424.184	-	-	-	22,7%	26,2%
Certificação do Porto				15.179	15.179					0	-	-	-	0,0%	0,0%
Segurança da Cadeia Logística	4.994.068	2.593.345	2.298.407	8.075.124	17.960.944	343.570	344.872	3.790.284	716.709	5.195.435	6,9%	13,3%	164,9%	8,9%	28,9%
Gestão Ambiental			233.740	153.740	387.480			61.525	62.382	123.907	-	-	26,3%	40,6%	32,0%
Sistema de Informação Geográfica		59.856	28.277		88.133			64.255		64.255	-	0,0%	227,2%	-	72,9%
Portal do Porto de Leixões	1.926.505	1.266.190	1.694.227	1.962.768	6.849.690	574.705	1.049.062	385.721	1.177.493	3.186.981	29,8%	82,9%	22,8%	60,0%	46,5%
Portal Interno (Internet)				906.743	906.743					0	-	-	-	0,0%	-
Sistema de Informação e Gestão				87.500	87.500					0	-	-	-	0,0%	-
Reabilitação e reforço de parte do Cais Sul da Docra n.º 1	1.992.868	613.116			2.605.984	1.007.207	537.615			1.544.822	50,5%	87,7%	-	-	59,3%
Via de Cintura Portuária					0		721.657			721.657	-	-	-	-	-
Outros Investimentos	324.219	399.399	216.968	160.000	1.100.586		45.043	384.609	121.924	70.625	13,9%	96,3%	56,2%	44,1%	56,5%
Investimentos de natureza residual e recorrente	174.580	172.500	457.500	595.000	1.399.580	404.358	1.009.574	480.390	278.303	2.172.625	231,6%	585,3%	105,0%	46,8%	155,2%
Intervenções no Porto do Douro, Via Navegável e Frente Atlântica	498.798	465.925	847.018	545.932	2.357.673	49.219	92.939	687.367	569.028	1.398.553	9,9%	19,9%	81,2%	104,2%	59,3%
TOTAL	20.377.043	14.477.005	10.192.913	26.057.345	71.104.306	12.235.292	8.150.981	8.207.960	7.376.739	35.970.972	60,0%	56,3%	80,5%	28,3%	50,6%

Fonte: APDL.

Os investimentos apresentaram realidades diferentes nos diversos exercícios económicos, salientando-se, por exemplo, a disparidade entre as taxas de execução a variarem entre os 80,5% e 28,3% para os anos de 2004 e 2005, respectivamente.

Este cenário é explicado pelo facto de no exercício de 2005 o valor orçamentado ser bastante elevado, devido à expectativa do lançamento de algumas das acções mais estruturantes do Plano Estratégico de Desenvolvimento do Porto de Leixões, que à posteriori não se realizaram.

Dos projectos de investimento desenvolvidos destaca-se o da "Portaria Única" no montante de 14.282 mil euros, que visa controlar de modo automático as entradas e as saídas das mercadorias e veículos por sistemas de informação que garantam a emissão de documentos legais e a integração da informação com o sistema de gestão do negócio portuário da APDL.

Grande parte do investimento concretizado pela APDL ao longo do quadriénio foi financiada por fundos próprios, ou seja 51%, o que representou em termos absolutos 18.250 milhares de euros. O Orçamento de Estado via PIDDAC apenas financiou o investimento em 9% (3.221 milhares de euros), enquanto que a comparticipação comunitária atingiu os 40%, ou seja 14.497 milhares de euros.



Quadro nº 37
Fontes de Financiamento referentes aos investimentos realizados nos exercícios económicos
2002-2005

Unid: mil euros

Rubricas	2002	2003	2004	2005	Total	%
Custo do Investimento da APDL	12.235	8.151	8.206	7.376	35.968	100%
Fundo de Coesão	7.850	-	-	-	7.850	22%
Feder	951	3.441	1.516	720	6.628	18%
Praxis XXI	3	-	-	-	3	*
POSI/POCTI	-	15	1	-	16	*
Total Fundos Comunitários	8.804	3.456	1.517	720	14.497	40%
PIDDAC/Orçamento de Estado	248	720	595	1.658	3.221	9%
APDL	3.183	3.975	6.094	4.998	18.250	51%

Fonte: APDL

* Sem expressividade

7.4.2 Endividamento

A APDL não recorre a financiamento externo, excepto no financiamento das viaturas de serviço da empresa para as quais celebra contratos de *leasing*. O valor inscrito no balanço na rubrica “*Dívidas a terceiros-mlp – Fornecedores de imobilizado c/c*”(156 mil euros) diz, assim, respeito àqueles contratos.

7.4.3 Situação económica

Os Resultados Líquidos da APDL apresentaram-se sempre positivos, embora com uma diminuição no ano de 2005, resultado do impacto negativo do imposto sobre o rendimento e do efeito do acidente ocorrido no Terminal Petrolífero.

Quadro n.º 38
Estrutura dos Resultados da APDL (mil euros)

Rubrica	2002	2003	2004	2005	Varição % 2005/2002
Resultados Operacionais	1.845	1.096	4.545	3.525	91%
Resultados Financeiros	679	680	840	1.046	54%
Resultados Extraordinários	2.277	1.364	2.036	1.061	-53%
Resultados antes de impostos	4.881	3.140	7.421	5.630	17%
IRC	-460	-550	680	1.452	415%
Resultados Líquidos	5.261	3.690	6.741	4.179	-21, %

Os **Resultados Operacionais** registaram a variação positiva mais significativa, ou seja 91%, mesmo tendo em linha de conta que, no ano de 2005 sofreram uma diminuição que atingiu 1 milhão de euros, situação que se explica pelo seguinte:

No exercício económico de 2004 foram contabilizados “*Proveitos Suplementares*” de natureza ocasional, devido ao fornecimento de bens e serviços, para as operações de combate à poluição na Marina de Leixões, que decorreu do sinistro ocorrido nos pipelines que ligam o Terminal Petrolífero à Refinaria de Leça da Palmeira.

No ano 2005, embora as restantes rubricas dos **Proveitos Operacionais** apresentassem variações positivas, face a 2004, essas variações não foram suficientes para atenuar a quebra registada nos Proveitos Suplementares, nem o acréscimo verificado nos “*Custos Operacionais*”, principalmente ao nível dos “*Custos com Pessoal*”, conforme podemos concluir pela observação do quadro seguinte:

Proveitos Operacionais	2004	%	2005	%	Varição05/02
Prestações de Serviços	34.395	91%	35.257	93%	2,51%
Proveitos Suplementares	3.271	9%	2.171	6%	-33,63%
Outros Proveitos Operacionais	322	1%	473	1%	46,89%
Total	37.988	100%	37.901	100%	-0,23%

Custos Operacionais	2004	%	2005	%	Varição05/02
CMVM+FSE	8.479	25%	8.589	25%	1,30%
Custos c/Pessoal	10.549	32%	11.560	34%	9,58%
Amort. Ajust. E Prov.	12.694	38%	12.510	36%	-1,45%
Outros Custos Operacionais	1.721	5%	1.717	5%	-0,23%
Total	33.443	100%	34.376	100%	2,79%

Fonte: APDL

Atente-se que o incremento na rubrica “*Custos do Pessoal*” é justificado principalmente, pelo aumento das remunerações do pessoal, devido à admissão de novos trabalhadores, progressões na carreira e alteração do regime de diuturnidades e pelos custos associados ao Sistema de Assistência Médica e Medicamentosa.

Quanto à importância que as “*Prestações de Serviço*” assumem na globalidade dos Proveitos Operacionais achou-se importante traduzir os “*itens*” que compõem aquela rubrica, dado que a actividade operacional deste porto encontra-se praticamente concessionada a entidades privadas.

	2002	%	2003	%	2004	%	2005	%	Varição 05/02
	Unid: Mil euros								
Serviços Prestados ao Navio	9.242	27,9%	8.866	26,1%	8.367	24,3%	8.642	24,5%	-6,5%
TUP - Navio	3.118	9,4%	3.032	8,9%	2.852	8,3%	2.903	8,2%	-6,9%
Serviço de Pilotagem	2.393	7,2%	2.363	7,0%	2.313	6,7%	2.433	6,9%	1,7%
Serviço de Reboque	3.098	9,4%	2.847	8,4%	2.599	7,6%	2.660	7,5%	-14,1%
Serviços Amarração/Desamarração	633	1,9%	624	1,8%	603	1,8%	646	1,8%	2,1%
Serviços Prestados à Mercadoria	2.799	8,5%	3.004	8,9%	3.188	9,3%	3.267	9,3%	16,7%
TUP - Carga	2.765	8,4%	2.981	8,8%	3.122	9,1%	3.177	9,0%	14,9%
Outros	34	0,1%	23	0,1%	66	0,2%	90	0,3%	164,7%
Concessões	19.940	60,3%	20.979	61,8%	21.808	63,4%	22.279	63,2%	11,7%
Terminal Petrolero	6.262	18,9%	6.728	19,8%	6.805	19,8%	7.160	20,3%	14,3%
Terminal de Contentores	8.896	26,9%	9.397	27,7%	10.002	29,1%	10.247	29,1%	15,2%
Terminal Carga Geral e Granéis	3.367	10,2%	3.343	9,9%	3.464	10,1%	3.430	9,7%	1,9%
Outras	1.415	4,3%	1.511	4,5%	1.537	4,5%	1.442	4,1%	1,9%
Fornec.e Serv. Diversos	1.110	3,4%	1.081	3,2%	1.032	3,0%	1.069	3,0%	-3,7%
Total	33.091	100,0%	33.930	100,0%	34.395	100,0%	35.257	100,0%	6,5%

Fonte: APDL

Assim, do quadro anterior extraem-se as seguintes conclusões:

- ✓ As “*Prestações de Serviço*” registaram uma variação positiva de 6,5%, destacando-se os “*Serviços Prestados à Mercadoria*”, com um incremento de 16,7%, consequência do aumento do movimento de mercadorias no porto;



- ✓ Contribuindo com mais de 60% para o volume de negócios estão os proveitos das “*Concessões*” que cresceram cerca de 12% reflectindo a importância que estes assumem na estrutura económica da empresa;
- ✓ As concessionárias apresentam realidades bem diferentes, com o Terminal de Contentores, explorado pela empresa TCL – Terminal de Contentores de Leixões a destacar-se, quer em termos de desempenho, quer em termos de valores. Na origem desta situação está a importância que a carga contentorizada tem vindo a assumir, ao longo do quadriénio, na movimentação de mercadorias do Porto de Leixões bem como a actualização anual das rendas.

Os **Resultados Financeiros** têm vindo a crescer significativamente ao longo de todo o período em análise, o que permitiu que se registasse uma variação de 54%. Esta evolução deve-se a rendimentos obtidos em aplicações financeiras de curto prazo.

Os **Resultados Extraordinários** em resultado de uma diminuição dos “*Subsídios ao Investimento*” e à “*Redução das Provisões*”, do lado dos Proveitos e, “*Correcções a Proveitos de Exercícios Anteriores*”, do lado dos Custos, ambas as situações, no exercício económico de 2005, registaram uma variação negativa de 53%.

7.4.4 Situação financeira

A estrutura financeira da APDL, nos últimos quatro anos, espelha-se no seguinte balanço comparativo:

Rubrica	2002	%	2003	%	2004	%	2005	%	Unid: Euro	Variação 05/02
Imobilizado	225.742.064	87,0%	221.643.778	84,8%	217.437.818	81,2%	212.406.907	76,6%		-5,91%
Activo Circulante										
Existências	176.058	0,1%	146.419	0,1%	108.161	0,04%	125.103	0,05%		-28,94%
Dívidas de terceiros -cp	5.302.606	2,0%	5.710.528	2,2%	6.073.452	2,3%	5.778.415	2,1%		8,97%
Disponibilidades	23.879.824	9,2%	26.635.011	10,2%	37.178.117	13,9%	42.857.985	15,5%		79,47%
Acréscimos e Diferimentos										
Acréscimos de Proveitos	1.010.563	0,4%	629.859	0,2%	874.810	0,3%	339.087	0,1%		-66,45%
Custos Diferidos	2.624.045	1,0%	3.369.855	1,3%	2.503.724	0,9%	2.219.327	0,8%		-15,42%
Activos P/Impostos Diferidos	886.137	0,3%	3.140.742	1,2%	3.579.740	1,3%	13.449.938	4,9%		1417,82%
Total do Activo	259.621.297	100%	261.276.192	100%	267.755.822	100%	277.176.762	100%		6,76%
Capital Próprio	171.474.764	66,0%	171.188.261	65,5%	177.929.424	66,5%	188.187.432	67,9%		9,75%
Prov. p/Riscos Encargos	50.744.703	19,5%	53.295.273	20,4%	49.629.766	18,5%	47.520.313	17,1%		-6,35%
Dívidas a terceiros -mlp	187.212	0,1%	95.917	0,0%	158.005	0,1%	156.037	0,1%		-16,65%
Dívidas a terceiros - cp	5.890.101	2,3%	3.962.490	1,5%	7.153.728	2,7%	7.442.259	2,7%		26,35%
Acréscimos e Diferimentos										
Acréscimos de Custos	1.102.608	0,4%	1.144.548	0,4%	1.305.099	0,5%	1.279.744	0,5%		16,07%
Proveitos Diferidos	30.221.909	11,6%	31.589.703	12,1%	31.579.800	11,8%	31.813.653	11,5%		5,27%
Passivos p/Impostos Diferidos							777.325	0,3%		-
Passivo	88.146.533	34,0%	90.087.931	34,5%	89.826.398	33,5%	88.989.331	32,1%		0,96%
Capital Próprio+Passivo	259.621.297	100,0%	261.276.192	100,0%	267.755.822	100%	277.176.763	100%		6,76%

Fonte: APDL

Da sua análise importa destacar o seguinte:

- O **Activo Total** da APDL registou nos últimos quatro anos, uma alteração da sua estrutura, protagonizada pela diminuição do peso relativo do “*Imobilizado*”, do reforço do “*Activo Circulante*” e de um incremento considerável ao nível dos “*Acréscimos e Diferimentos*”;

Esta alteração resulta principalmente de:

Imobilizado⇒ Os valores do investimento verificado no ano são inferiores às amortizações praticadas o que provoca uma diminuição do “*Imobilizado Líquido*”;

Activo Circulante⇒ Embora se note um aumento das “*Dívidas de Terceiros-cp*”, em cerca de 9%, resultado da adopção de medidas que permitiram à APDL, a facturação no próprio ano da maioria da prestação de serviços do período, são as “*Disponibilidades*” (+ 79%) que sustentam o aumento deste agregado, devido ao incremento registado nas aplicações de tesouraria.

Acréscimos e Diferimentos⇒ Segundo informação do Relatório e Contas da APDL do exercício económico de 2005 este aumento “*(..) decorreu da opção tomada em 2005 de relevar contabilisticamente os activos e passivos por impostos diferidos existentes à data de entrada em vigor da Directriz Contabilística n.º 28 (01/01/02), no montante de 9,5 milhões de euros. Esta decisão resultou da convicção de que os lucros futuros esperados permitem a recuperação destes montantes em termos fiscais.*

O reconhecimento deste activo teve por contrapartida o aumento dos Resultados Transitados, principal motivo para o crescimento dos Capitais Próprios.”

O **Capital Próprio** para além da operação supra mencionada viu reforçado o seu valor através dos resultados líquidos positivos e pela alteração da sua estrutura, uma vez que os resultados transitados negativos existentes no final de 2004 foram totalmente cobertos pela utilização de parte do saldo da Reserva de Avaliação criada ao abrigo do DL n.º 335/98 de 3 de Novembro¹².

- O **Passivo** total manteve-se estável, com uma variação pouco significativa no quadriénio. Neste aglomerado destacam-se:

Provisões p/Riscos e Encargos ⇒ Que assumem o maior peso no total do passivo, onde se encontram contabilizadas os encargos futuros decorrentes quer do Sistema de Assistência Médica, quer do Fundo de Pensões do EX INPP e, ainda os do processo de Aposentação Antecipada referente ao DL n.º467/99;

Dívidas a terceiros-cp ⇒ Apresenta a variação mais significativa, ou seja cerca de 26%, em virtude do aumento na rubrica de “*Fornecedores de Imobilizado*”, devido ao arranque de algumas empreitadas de obras públicas e ao fornecimento de infraestruturas técnicas e equipamentos para o Centro de Coordenação e Segurança, no último trimestre do exercício económico de 2005.

¹² Transformou esta Administração Portuária em Sociedade Anónima.



7.4.5 .Indicadores

Unid: mil euros

Indicadores da APDL	2002	2003	2004	2005
Rentabilidade do Activo Total	2,03%	1,41%	2,51%	1,51%
Rentabilidade dos Capitais Próprios	3,1%	2,2%	3,8%	2,2%
EBITDA	13.967	13.601	17.239	16.035
EBIT	1.845	1.096	4.545	3.525
Liquidez Geral	4,98	8,20	6,06	6,55
Fundo Maneio	23.468	28.529	36.206	41.319
Endividamento	34%	33%	33%	32%
Autonomia Financeira	66%	66%	66%	68%
Prazo Médio de Pagamentos	83	76	82	80
Prazo Médio de Recebimentos	32	39	43	46
Solvabilidade	1,95	1,90	1,98	2,11
Cash-Flow	17.233	16.779	18.798	16.772

Fonte: APDL

Nota: Ver fórmulas no ponto do relatório n.º 7.1.5.

O conjunto de rácio do quadro infra permitir inferir as seguintes conclusões:

- Os índices de rentabilidade apresentam-se sempre positivos, destacando-se os valores do exercício de 2004 pelo efeito que o sinistro da Petrogal provocou ao nível dos Resultados. Inversamente os índices do exercício de 2005 e, tendo como referencia o ano anterior, sofrem um decréscimo;
- Os valores do EBITA positivos e crescentes confirmam a boa performance dos Proveitos Operacionais resultante dos aumentos verificados ao nível das Prestações Serviços, nomeadamente, nos proveitos resultantes das concessões.
- O EBIT embora positivo ainda reflecte o expressivo peso das amortizações/provisões na componente operacional, resultado do esforço do investimento efectuado ao longo do período em análise;
- A empresa encontra-se em equilíbrio financeiro, com o fundo maneio a apresentar valores crescentes ao longo do quadriénio, bem como o rácio de liquidez geral. Esta situação explica-se pelo já mencionado aumento das disponibilidades;

- Os rácios de autonomia financeira e endividamento reflectem o facto da empresa não recorrer ao financiamento bancário, ou seja os seus capitais permanentes cobrem amplamente o activo fixo. A APDL possui capacidade de solver os seus compromissos de médio e longo prazo, conforme demonstra o rácio de solvabilidade;
- O cash-flow da entidade embora se apresente sempre positivo, apresenta no ano 2003 uma quebra devido ao resultado operacional ter sido influenciado, essencialmente, pelo acréscimo de custos suportados pela empresa, que se devem ao assoreamento excepcional nas docas interiores. No ano 2005 aquele indicador volta a diminuir pelo efeito do sinistro já anteriormente mencionado.

7.5 Porto de Lisboa

7.5.1 Investimentos

No porto de Lisboa foram executados durante o quadriénio investimentos no montante de 21.636 milhares de euros, o que corresponde face ao orçamentado, a uma taxa de execução de 34%.

Na base deste desfasamento está o facto de, no ano de 2005, estar imputada uma verba bastante elevada para o início de projectos estratégicos, que por entraves burocráticos não se iniciaram.

Quadro n.º 39 Principais Investimentos Porto de Lisboa

Projectos	Unidade: mil euros				
	2002	2003	2004	2005	Total
Remodelação/Ampliação da Frente Portuária de St.ª Apolónia - Poço Bispo conclusão	1.468				
Estabelecimento do Canal de Acesso ao porto de Lisboa e definição/regularização de canais e fundeadouros	80	123		7	210
Construção do parque estacionamento/reparação de Embarcações de Recreio de Algés	1.069	884			1.953
Execução do Ramal Ferroviário do Poço do Bispo		246			
Sistemas de Informação - Projecto GCP/SDS		136	216		352
Programas Informáticos		82	41		123
Equipamentos Informáticos		72	138		210
Estudo da área Casino de Lisboa		15			15
Edifícios e outras Construções		1.198		504	1.702
Investimentos Diversos	2.544	655	746	555	4.500
Reformulação do Projecto Nó ferroviário de Alcântra	2.528		269		
Ponte Pedonal da Rocha Conde D'Óbidos			174	900	
Estudos Preparatórios da Ag. Europeia de Seg. Mart. E Obsr. Europeu da Toxicodependência			194	866	
Equipamento de Combate à Poluição			298		
Reabilitação e Reforço do Cais entre Stª Apolónia e o Jardim do Tabaco				34	
Remodelação da Doca St.º Amaro				84	
Edifício da Náutica de Recreio em Algés/Pilotos				231	
Reordenamento/Requalificação Pedrouços				470	
Plano de Sistema de Informação				255	
Reposicionamento Estratégico do porto de Lisboa e rejuvenescimento de imagem				162	
Estudos e Projectos				199	
Ordenamento e Execução de Infraestruturas da Praia de St.º Amaro de Oeiras	2.267				
Execução de infraestruturas de apoio à instalação de um "géises" no leito do estuário, em Paço "d'Arcos	155				
Remodelação das Docas e áreas envolventes		350			
Prolongamento da Av.ª da Brasília ao Edifício Aquário Vasco da Gama		616			
Estudo sobre os Terminais de Curta Distância, em articulação com o estudo da Logística		805			
TOTAL	11.882	3.411	2.076	4.267	21.636

Fonte: APL

Nota: Não foi possível com os dados facultados pela APL imputar a cada projecto o valor da verba orçamentada.

Anos	2002	2003	2004	2005	Total
Valores Orçamentados	12.757	15.049	15.222	20.310	63.338

Fonte: Planos de Investimento APL

Nota. Utilizaram-se os valores actualizados

No período em análise para financiar os seus investimentos a APL recebeu do Orçamento de Estado, através do PIDDAC 1.788 mil euros e do Orçamento Comunitário (Fundo Coesão) 4.267 mil euros.



Quadro n.º 40
Fontes de Financiamento referentes aos investimentos realizados nos exercícios económicos 2002/2005

Unidade: Mil euros

Fonte de Financiamento	2002	2003	2004	2005	Total	%
Fundo Coesão	-	-	*4 267	-	4 267	20
OE/PIDDAC-CAP.º 50.º	829	300	13	646	1.788	8
Outros	2 507	-	-	-	2.507	12
APL (capitais próprios e empréstimos)	4 279	3 111	2 063	3 621	13.074	60
Total por ano	11.882	3.411	2.076	4.267	21.636	100

Fonte: APL

* Última tranche referente ao Projecto de Remodelação/Ampliação da Frente Portuária de St.ª Apolónia - Poço do Bispo, concluído no ano 2002, deve somar-se ao exercício económico de 2002

O financiamento do Estado e Comunitário representaram 28% do financiamento total. Os restantes 72% foram financiados pela APL com recurso a capitais próprios e a empréstimos bancários. No entanto, não foi possível à empresa fornecer dados imediatos que permitissem saber qual a percentagem de financiamento que foi realizada com recurso ao crédito.

7.5.2 Endividamento

No balanço a 31/12/05 o endividamento bancário de mlp da APL totalizava cerca de 29.916 mil euros distribuído por três empréstimos conforme se pode observar pela leitura do mapa seguinte.

Unid: Mil euros

Valor do empréstimo/ Entidade concedente	Data do empréstimo	Finalidade	Dívida em 31/12/05
34 917 Banco Espírito Santo	2001	Financiamento de investimentos e o pagamento de Pré-reformas" ao abrigo do DL n.º 467/99, de 6 de Novembro.	17.458
15.479APP Empréstimo sobre a forma de mútuo (Quota parte APL)	2000	Reembolso antecipado da totalidade do empréstimo obrigacionista APAJP/94 (vidé nota 8 do presente relato)	11.482
1.933 Tesouro Público (D.L n.º35 716, de 24/06/1946)	1958	-	976

Fonte: APL

Nota: Sem informação dos encargos financeiros pagos.

No entanto, o endividamento bancário de curto prazo¹³ atinge o montante de 27.908 mil euros o que perfaz um total de 57.824 mil euros.

¹³ "Dívidas a Terceiros de Curto Prazo": BCP/BTA – 17.118 milhares de euros, BPI – 2.494 milhares de euros, BES – 6.983 milhares de euros e Outros -1.313 milhares de euros

7.5.3 Situação económica

Os **Resultados Líquidos** da APL evoluem ao longo do período analisado atingindo o valor de 5,8 milhões de euros e registando uma variação positiva de 176%, potenciada pelo comportamento positivo da generalidade das rubricas que os constituem.

Quadro n.º 41
Estrutura dos Resultados da APL (mil euros)

Rubrica	2002	2003	2004	2005	Variação % 2005/2002
Resultados Operacionais	-5.846	3.404	2.186	3.119	155%
Resultados Financeiros	-1.859	-2.818	-1.523	-838	55%
Resultados Extraordinários	28.995	-2.496	2.037	3.582	-88%
Resultados Líquidos	-7.700	-1.932	2.675	5.833	176%

Fonte: APL

Na componente operacional destaca-se o facto dos “*Proveitos Operacionais*” crescerem, ao longo de todo o quadriénio, enquanto que, os “*Custos Operacionais*” apresentam uma variação negativa, em igual período, embora no último ano registem um acréscimo.

Unid: Mil euros

Rubrica	2002	2003	2004	2005	Variação
	Valor	Valor	Valor	Valor	05/02
Proveitos operacionais	40.694	43.701	43.911	45.882	13%
Custos Operacionais	46.540	40.296	41.725	42.763	-8%

Nos “*Proveitos Operacionais*” o item “*Prestação de Serviços*” é aquele que assume a maior importância resultado do volume de receitas que a APL recebe e que são provenientes da actividade desenvolvida pelas empresas concessionárias, que se encontram a explorar os diversos Terminais Portuários e de licenças/protocolos de usos dominiais pagos por outras entidades pelo uso de edifícios ou de espaços afectos à sua área de jurisdição.

Rubrica	2002		2003		2004		2005		Variação
	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%	%
Prestação de Serviços	40.465	87	43.531	87	43.733	79	45.609	87	13



Nos “*Custos Operacionais*” importa referir o comportamento das duas rubricas mais problemáticas, a saber: “*Custos com Pessoal*” e “*Fornecimentos e Serviços Externos*” dado que assumem, no cômputo geral, em média, 35% e 15%, respectivamente.

Rubrica	2002		2003		2004		2005		Variação
	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%	%
FSE	8.264	15	6.803	13	7.558	14	8.104	17	-2
Custos com Pessoal	22.902	42	16.672	33	13.892	26	17.895	38	-22

Atente-se que, estas duas rubricas também registaram aumentos no ano 2005. Os “*Custos de Pessoal*” pela contabilização em 2005 de encargos com a Assistência Médica e Medicamentosa resultantes de novos estudos actuariais e em cumprimento da NIC 19 e os “*Fornecimentos e Serviços Externos*” devido às reparações em equipamentos, edifícios e dragagens de manutenção e propaganda com a implementação da nova imagem de marca do Porto de Lisboa.

Os **Resultados Financeiros** são sempre negativos, no entanto, expõem uma variação positiva de 55% evidenciando o decréscimo do endividamento e, conseqüentemente, o abaixamento dos juros suportados apesar do aumento da taxa de juro.

Os **Resultados Extraordinários** foram a única componente a apresentar uma variação negativa apesar de em 2005 registarem um aumento em virtude das mais valias apuradas pela alienação de terrenos na Av. 24 de Julho em Lisboa, no valor de 2 867 milhares de euros.

7.5.4 Situação financeira

Na situação financeira da Administração do Porto de Lisboa importa destacar os seguintes aspectos:

O “*Imobilizado Corpóreo*” é a rubrica na estrutura do Activo que detém o maior peso relativo, embora tenha apresentado um decréscimo de 9%, no quadriénio, em resultado da alienação de terrenos e alguns edifícios.

Rubrica	2002		2003		2004		2005		Variação
	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%	%
Imobilizado Corpóreo	342.510	93	332.881	93	321.819	92	311.048	94	-9

Fonte: APL

A estrutura de capitais da APL, ao longo do período, apresenta-se no seguinte quadro:

Rubrica	2002		2003		2004		2005		Variação
	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%	%
Cap. Próprios	117.199	32	115.916	32	118.591	34	124.424	37	6,2
Provisões	84.799	23	78.053	22	78.217	22	72.915	22	-14
Passivo M.LP	52.528	14	49.899	14	38.663	11	29.917	9	-43
Passivo CP	43.920	12	45.904	13	41.658	12	34.728	11	-21
Acres./Dif.	70.917	19	68.924	19	71.346	21	70.470	21	-0,6
Total	369.363	100	358.696	100	348.475	100	332.454	100	-10

Do quadro anterior infere-se o seguinte:

Capitais Próprios ⇒ Assumem o maior peso na estrutura de capitais e aumentaram a partir do ano de 2004 por influência dos Resultados Líquidos positivos;

Provisões ⇒ O valor elevado desta rubrica é justificado pelo facto de nela estarem contabilizadas as responsabilidades assumidas por reformas antecipadas, pensões de reforma, benefícios de acção social e pós emprego, como por exemplo a manutenção do fundo de aposentações do ex- INPP – Instituto Nacional de Pilotagem dos Portos e o os encargos referentes ao já referido DL n.º 467/99, de 6/11.

Passivo MLP ⇒ O Passivo de MLP embora atinja valores elevados registou uma diminuição ao longo do quadriénio, apresentando uma variação de -43%, resultado das amortizações efectuadas. Estes capitais para além de financiarem a reestruturação do sector portuário em 2003 e o investimento da APL, foram, também, canalizados para a cobertura do custo das reformas antecipadas, dos funcionários da APL que se enquadravam nas condições do DL 467/99 e também os efeitos da perda de proveitos decorrentes da EXPO 98”

Passivo de Curto Prazo ⇒ Note-se que, esta rubrica atinge valores praticamente semelhantes aos do Passivo de MLP chegando mesmo, no ano de 2004, a ultrapassá-los. Estas verbas são também, utilizadas para o financiamento de investimentos, bem como para o pagamento dos encargos decorrentes do diploma supra citado.

Acréscimo e diferimentos ⇒ Respeitante aos subsídios recebidos a fundo perdido para o financiamento de imobilizações que são contabilizados quando existe confirmação do valor a receber, sendo os mesmos diferidos em balanço na rubrica “*Proveitos Diferidos*” e posteriormente reconhecidos como proveitos (extraordinários) ao longo da vida útil estimada dos bens que lhes estão subjacentes, em consonância com as correspondentes amortizações.

Indicadores	2002	2003	2004	2005
Rentabilidade do Activo Total	-2,1%	-0,5%	0,8%	1,8%
Rentabilidade dos Capitais Próprios	-6,6%	-1,7%	2,3%	4,7%
EBITDA	6.815	17.473	19.476	16.934
EBIT	-5.846	3.404	2.186	3.119
Liquidez Geral	0,46	0,42	0,49	0,45
Fundo Maneio	-23.878	-26.715	-21.238	-19.039
Endividamento	68%	68%	66%	63%
Autonomia Financeira	32%	32%	34%	37%
Prazo Médio de Pagamentos	90,9	96,2	94,5	62,1
Prazo Médio de Recebimentos	80,1	76,1	60,0	56,6
Solvabilidade	0,46	0,48	0,52	0,60
Cash-Flow	3.280	5.414	18.580	14.467

Fonte: APL

Nota: Ver fórmulas no ponto do relatório n.º 7.1.5.

A análise dos indicadores apresentados no quadro acima revela que:

- ❖ A APL encontra-se numa situação de rentabilidade positiva desde o exercício económico de 2004 potenciada pelo aumento dos Resultados Líquidos;



- ❖ Os valores do EBITDA são positivos, apesar de, no ano 2005, este indicador abrandar, em virtude dos meios libertos, numa óptica operacional, terem sido inferiores devido ao aumento dos “Custos Operacionais”.
- ❖ O EBIT embora positivo reflecte o expressivo peso das amortizações/provisões na componente operacional, resultado do esforço do investimento efectuado ao longo do período em análise.
- ❖ A entidade depara-se com dificuldades de tesouraria, dado que o seu activo circulante é incapaz de cobrir o passivo circulante. A empresa ao utilizar capitais de curto prazo para financiar os investimentos comprometeu a regra do equilíbrio financeiro;
- ❖ O grau de endividamento tem vindo a reduzir, uma vez que a APL se tem empenhado na amortização mediante renegociação dos empréstimos existentes, não tendo no quadriénio,

recorrido a novos empréstimos de médio e longo prazo, por forma a controlar a dívida, muito embora os seus indicadores de Autonomia Financeira e Solvabilidade positivos lhe permitissem o recurso a capital alheio.

8 ANÁLISE COMPARATIVA DAS CINCO ADMINISTRAÇÕES DOS PORTOS PORTUGUESES

Considerando a importância que a actividade portuária detém na actividade económica do nosso país apresenta-se uma análise comparativa das 5 administrações portuárias analisadas.

8.1 Desempenho Operacional

8.1.1 Movimento de Navios

O movimento de navios nos portos do continente apresentou uma quebra, ao longo do quadriénio, de cerca de 10%, o que corresponde a uma diminuição de 1.206 navios, a efectuarem escala em Portugal.

Contrariando esta tendência encontra-se o Porto de Sines que registou um acréscimo de 52% na sua quota de mercado resultado da actividade desenvolvida no Terminal de Contentores.

Quadro n.º 42
Movimentação de Navios no Território Nacional

Portos	2002		2003		2004		2005		Variação % 05/02
	Navios	%	Navios	%	Navios	%	Navios	%	
Viana do Castelo	315	2,5%	262	2,2%	208	1,9%	197	1,8%	-37,5%
Leixões	3.086	24,9%	2.902	24,5%	2.802	25,5%	2.824	25,2%	-8,5%
Aveiro	1.074	8,7%	1.071	9,0%	1.053	9,6%	1.092	9,7%	1,7%
Lisboa	4.666	37,6%	4.420	37,3%	3.483	31,7%	3.543	31,6%	-24,1%
Setúbal	2.098	16,9%	2.037	17,2%	2.094	19,0%	1.905	17,0%	-9,2%
Sines	810	6,5%	804	6,8%	972	8,8%	1.231	11,0%	52,0%
Otos Portos	360	2,9%	362	3,1%	387	3,5%	411	3,7%	14,2%
Total	12.409	100,0%	11.858	100,0%	10.999	100,0%	11.203	100,0%	-9,7%

Fonte: APSS, APA, APS, APDL, AL

8.1.2 Movimento de Mercadorias

Quadro n.º 43 Evolução das Mercadorias em Portugal 2002/2005 por Porto e por tipo de Carga

Unid: mil toneladas			
Movimento Portuário Nacional	2002	2005	Varição 05/02
5 maiores Portos			
Porto de Sines	20.142	25.042	24,33%
Porto de Leixões	12648	14051	11,09%
Porto de Lisboa	12155	12422	2,20%
Porto de Setúbal	6.445	6.642	3,06%
Porto de Aveiro	3.017	3.329	10%
Movimento Total	54.407	61.486	13%

Indicadores	2002	2005	Varição 05/02
Mercadorias	56.216	63.146	12%
Carga Fraccionada	5.070	4.156	-18%
Carga Contentorizada	7.993	9.611	20%
Roll on Roll Off	442	397	-10%
Granéis Sólidos	17.157	18.782	9%
Granéis Líquidos	25.554	30.200	18%

Fonte: APSS, APA, APS, APDL, AL

*Inclui Viana do Castelo e Outros Portos

O conjunto dos cinco maiores portos do País movimentou, em 2005, um total de 61.486 mil toneladas de mercadorias, o que corresponde a um crescimento de cerca de 13% face aos 54.407 mil toneladas processadas no ano de 2002.

Uma evolução determinada pelo crescimento da actividade de Sines, seguida de Leixões e Aveiro. Já os Portos de Setúbal e Lisboa registaram crescimento menos significativo.

Em relação ao tipo de carga movimentada verifica-se que aquele aumento foi impulsionado pela carga contentorizada e pelos granéis líquidos importando determinar em que medida os portos contribuíram para aquela realidade. Assim escalpeliza-se a actividade portuária nacional por porto e por tipo de carga movimentada.

Quadro n.º 44 Carga Geral Fraccionada nos Portos do Continente

Portos	2002		2005		Varição % 05/02
	1000 Ton	%	1000 Ton	%	
Viana do Castelo	260	5%	171	4%	-34%
Leixões	708	14%	487	12%	-31%
Aveiro	1.336	26%	1.376	33%	3%
Lisboa	584	12%	437	11%	-25%
Setúbal	1.641	32%	1.212	29%	-26%
Sines	27	1%	29	1%	7%
Outos Portos	514	10%	444	11%	-14%
Total	5.070	100%	4.156	100%	-18%

Fonte: APSS, APA, APS, APDL e APL

Quadro n.º 45 Tráfego Roll-On/Roll-Off nos Portos do Continente

Portos	2002		2005		Varição % 05/02
	1000 Ton	%	1000 Ton	%	
Leixões	19	4%	9	2%	-53%
Lisboa	11	2%	12	3%	9%
Setúbal	412	93%	376	95%	-9%
Total	442	100%	397	100%	-10%

Fonte: APSS, APA, APS, APDL e APL

Quadro n.º 46 Carga Geral Contentorizada nos Portos do Continente

Portos	2002		2005		Varição % 05/02
	1000 Ton	%	1000 Ton	%	
Leixões	2.925	37%	3.539	37%	21%
Lisboa	4.970	62%	5.159	54%	4%
Setúbal	70	1%	113	1%	61%
Sines	0	0%	658	7%	-
Outos Portos	28	0%	142	1%	407%
Total	7.993	100%	9.611	100%	20%

Fonte: APSS, APA, APS, APDL e APL

Quadro n.º 47 Granéis Sólidos nos Portos do Continente

Portos	2002		2005		Varição % 05/02
	1000 Ton	%	1000 Ton	%	
Leixões	2.163	13%	2.302	12%	6%
Aveiro	1.216	7%	1.416	8%	16%
Lisboa	4.963	29%	5.203	28%	5%
Setúbal	2.191	38%	3.224	17%	47%
Sines	5.796	34%	5.802	31%	0%
Outos Port	828	5%	835	4%	1%
Total	17.157	100%	18.782	100%	9%

Fonte: APSS, APA, APS, APDL e APL

*1 Inclui Douro e Viana do Castelo



Quadro n.º 48 Granéis Líquidos nos Portos do Continente

Portos	2002		2005		Variação % 05/02
	1000 Ton	%	1000 Ton	%	
Leixões	6.831	27%	7.713	26%	13%
Aveiro	464	2%	536	2%	16%
Lisboa	1.627	6%	1.609	5%	-1%
Setúbal	2.131	8%	1.717	6%	-19%
Sines	14.319	56%	18.553	61%	30%
Outos Port	182	1%	72	0%	-60%
Total	25.554	100%	30.200	100%	18%

Fonte: APSS, APA, APS, APDL e APL

*1 Inclui Viana do Castelo

✚ O tráfego roll-on/roll off registou uma quebra de 10% no total dos portos do continente. Neste segmento saliente-se a importância que o Porto de Setúbal detém para o total do movimento deste tipo de mercadoria;

✚ A carga fraccionada que engloba produtos metalúrgicos, madeiras, pedras entre outros produtos apresenta-se em quebra, sendo apenas de realçar o peso que este tipo de mercadoria assume no porto de Aveiro.

Pela observação dos quadros seguintes é possível extrair as seguintes conclusões:

- ✚ Para o aumento do volume da carga contentorizada contribuiu a entrada em funcionamento do Terminal XXI do Porto de Sines, e as variações ocorridas nos portos de Leixões e Setúbal;
- ✚ O Porto de Lisboa apesar de registar um aumento pouco significativo, continua a movimentar mais de metade do volume total de carga contentorizada do país ficando o Porto de Leixões em segundo lugar, com 37% da quota de mercado;
- ✚ O Porto de Sines destaca-se no movimento de granéis líquidos, que são constituídos por petróleo bruto, produtos refinados, gases liquefeitos e outros, com cerca de 61% do mercado nacional atingindo, no quadriénio, um aumento de 30%, ou seja 4.234 mil toneladas;
- ✚ Os granéis sólidos apresentam um crescimento mais moderado, 9%, dividindo a sua quota de mercado entre os Portos de Lisboa e Sines;

8.2 Situação Económico Financeira

Os Lucros conjuntos dos cinco portos portugueses atingiram em 2005 os 13,5 milhões euros o que representa uma viragem face à situação negativa que se fazia sentir em 2002. A recuperação foi conseguida pela obtenção de melhores resultados operacionais, resultantes de cortes com custos, com destaque para os custos com pessoal e, com receitas acrescidas provenientes de novos terminais, novas linhas e atribuições de concessões. No entanto, registre-se que os Portos de Setúbal, Aveiro e Sines beneficiaram de uma redução dos prejuízos em resultado da alteração do método de contabilização dos encargos com as pensões antecipadas ao abrigo do já referido DL n.º 467/99, de 6/11.

O porto com a variação mais significativa é o Porto de Lisboa, 176%, potenciada pelo comportamento positivo dos resultados operacionais, enquanto que o Porto de Leixões registou um ligeiro decréscimo.

Quadro n.º 49
Resultados das 5 principais Administrações Portuárias 2002/2005

Administrações Portuárias	Resultados Operacionais			Resultados Financeiros			Resultados Extraordinários			Resultados Líquidos		
	2002	2005	Var. 05/02	2002	2005	Var. 05/02	2002	2005	Var. 05/02	2002	2005	Var. 05/02
Setúbal	-5.056	-901	82%	-776	-261	-66%	2.778	2326	-16%	-3.065	762	123%
Aveiro	-4.276	-1.428	67%	-405	-416	3%	1.470	1.960	33%	-3.218	1.401	144%
Sines	-4.561	-796	83%	-1.453	1.461	-201%	1.322	3590	172%	-4.711	1311	128%
Leixões	1.845	3.525	91%	679	1.046	54%	2.277	1.061	-53%	5.261	4.179	-21%
Lisboa	-5.846	3.219	155%	-1.859	-839	55%	28.995	3.582	-88%	-7.700	5.833	176%
Total	-17.894	3.619	120%	-3.814	991	-126%	36.842	12.519	-66%	-13.433	13.486	200%

Fonte: APSS, APL, APDL, APS, APA

A nível financeiro os portos portugueses apresentam a seguinte estrutura:

Quadro n.º 50
Estrutura Financeira das 5 principais Administrações Portuárias 2002/2005

Rubrica	Setúbal		Sines		Aveiro		Leixões		Lisboa	
	2005	%	2005	%	2005	%	2005	%	2005	%
ACTIVO										
<i>Imobilizado</i>										
Bens de domínio público					267.131.248	88,2%				
Imobilizações incorpóreas	430.907	0,4%	2.225.910	0,5%	568.151	0,2%	645.319	0,2%	608.015	0,2%
Imobilizações corpóreas	102.202.207	92,8%	444.599.077	97,0%	18.536.964	6,1%	210.580.164	76,0%	311.047.967	93,6%
Investimentos financeiros			520.787	0,1%	5.077.348	1,7%	1.181.424	0,4%	4.069.191	1,2%
<i>Circulante</i>										
Existências	84.469	0,1%	546.263	0,1%		0%	125.103	0,0%	117.334	0,0%
Dívidas de terceiros - curto prazo	3.148.326	2,9%	7.286.986	1,6%	5.258.635	1,7%	5.778.415	2,1%	15.013.570	4,5%
Títulos negociáveis	2.200.000	2,0%		0,0%		0,0%	38.581.642	13,9%		0,0%
Depósitos bancários e caixa	825.904	0,7%	632.134	0,1%	1.480.721	0,5%	4.276.343	1,5%	498.850	0,2%
Acréscimos e diferimentos	1.265.300	1,1%	2.678.465	0,6%	4.686.312	1,5%	16.008.351	5,8%	1.039.143	0,3%
Total do Activo	110.157.113	100,0%	458.489.622	100,0%	302.739.379	100,0%	277.176.761	100,0%	332.394.070	100,0%
CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO										
CAPITAL PRÓPRIO										
Capital Estatutário	14.000.000	12,7%	80.000.000	17,4%	30.000.000	9,9%	48.000.000	17,3%	60.000.000	18,1%
Reservas	19.367.683	17,6%	67.938.212	14,8%	189.783.511	62,7%	123.862.377	44,7%	154.286.724	46,4%
Resultados transitados	-1.568.472	-1,4%	-34.464.786	-7,5%	-7.568.653	-2,5%	12.145.650	4,4%	-95.696.179	-28,8%
Subtotal	31.799.211	28,9%	113.473.426	24,7%	212.214.858	70,1%	184.008.027	66,4%	118.590.545	35,7%
Resultado líquido do exercício	762.061	0,7%	1.310.730	0,3%	1.400.700	0,5%	4.179.405	1,5%	5.833.441	1,8%
Total do Capital próprio	32.561.272	29,6%	114.784.156	25,0%	213.615.558	70,6%	188.187.432	67,9%	124.423.986	37,4%
PASSIVO										
Provisões para riscos e encargos	2.684.416	2,4%	9.709.025	2,1%	1.375.881	0,5%	47.520.313	17,1%	72.914.876	21,9%
Dívidas a terceiros - médio e longo prazo	10.483.015	9,5%	65.997.112	14,4%	22.285.359	7,4%	156.037	0,1%	29.916.540	9,0%
Dívidas a terceiros - curto prazo	3.625.706	3,3%	12.089.866	2,6%	3.538.177	1,2%	7.442.258	2,7%	34.728.282	10,4%
Acréscimos e diferimentos	60.802.704	55,2%	255.909.464	55,8%	61.924.404	20,5%	33.870.721	12,2%	70.470.386	21,2%
Total do Passivo	77.595.841	70,4%	343.705.467	75,0%	89.123.821	29,4%	88.989.329	32,1%	208.030.084	62,6%
Total do Capital próprio+ Passivo	110.157.113	100,0%	458.489.622	100,0%	302.739.379	100,0%	277.176.761	100,0%	332.454.070	100,0%

Fonte: APS, APSS, APL, ADL e APA

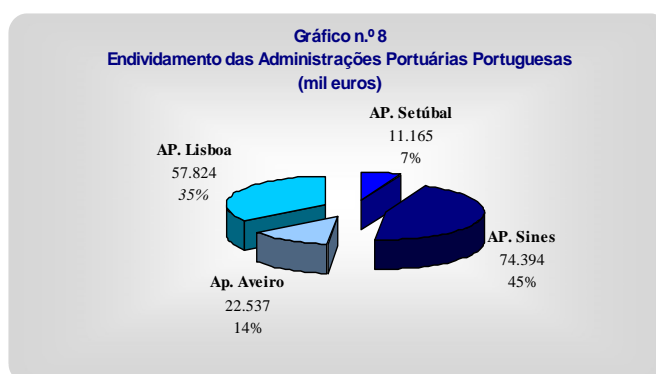


Da análise do mapa anterior é importante salientar que:

- O forte peso do “Imobilizado” em qualquer das entidades analisadas confirma os investimentos que tem ocorrido em infraestruturas portuárias;
- As “Dívidas de Terceiros de CP” das AP’s assumem alguma importância no contexto do activo, pelo que estão em curso projectos no sentido de colmatar, entre outras, também, esta situação, designadamente o PCOM – Plataforma Comum de Gestão Portuária (envolvendo os Portos de Leixões, Lisboa e Sines);
- No Passivo o forte peso dos “Acréscimos e Diferimentos” resulta do facto de os Subsídios recebidos a fundo perdido para financiamento de imobilizações serem contabilizados, quando existe a confirmação do valor a receber, sendo os mesmos deferidos em balanço, na rubrica “Proveitos Diferidos”;

- As “Dívidas a Terceiros –MLP” assumem também um peso importante no conjunto do passivo das entidades auditadas, em resultado do endividamento bancário.

Em termos globais o endividamento bancário em 31/12/2005 das entidades em estudo era o seguinte:



O Porto de Sines representa 45% do total do endividamento, ou seja cerca de 74.394 mil euros, seguido do porto de Lisboa, com 57.824 mil euros, ou seja 35%.

Unid: Mil euros

Indicadores	Ano 2005				
	AP. Setúbal	Ap. Sines	AP. Aveiro	AP. Leixões	Ap. Lisboa
Rentabilidade do Activo Total	0,69%	0,29	0,46%	1,51%	1,8%
Rentabilidade dos Capitais Próprios	2,34%	1,14%	0,66%	2,2%	4,7%
EBITDA	4.670	12.219	2.871	16.035	16.934
EBIT	-901	-796	-1.428	3.525	3.119
Liquidez Geral	1,1	0,70	2,77	6,55	0,45
Fundo Maneio	433	-3.624	7.887	41.319	-19.039
Endividamento	70%	75%	29%	32%	63%
Autonomia Financeira	29%	25%	71%	68%	37%
Prazo Médio de Pagamentos	56d	90d	40	80	62,1
Prazo Médio de Recebimentos	47d	73d	82	46	56,6
Solvabilidade	0,42	0,34	2,3	2,11	0,60
Cash-Flow	6.333	12.427	2.871	16.772	14.467

Fonte: APSS, APS, APA, APDL e APL

A análise dos indicadores das diversas Administrações Portuárias permite concluir que:

Encontram-se numa situação de estabilidade económica, com rentabilidade dos capitais próprios e do activo positivas. Destaca-se a nível da rentabilidade do activo e do capital próprio a Administração do Porto de Lisboa.

Excluindo as AP's do Douro Leixões e Lisboa, todas as restantes entidades têm dificuldades em gerar meios libertos operacionais, esta situação torna-se bem patente no valor assumido pelo rácio EBIT que, em Setúbal, Sines e Aveiro demonstra bem o peso que as Amortizações/Provisões detêm na actividade operacional. Aliás estas empresas enfrentam o problema de os seus proveitos operacionais não cobrirem os custos operacionais.

As Administrações dos Portos de Sines e Lisboa deparam-se com dificuldades de Tesouraria em virtude de financiarem o seu investimento com capitais de curto prazo, estando em situação de desequilíbrio financeiro.

Não existem problemas ao nível do cumprimento dos compromissos de médio e longo prazo, estando garantida a cobertura do serviço da dívida por parte de capitais próprios.

Por fim refira-se que, os investimentos das AP's atingiram, no quadriénio, 254 milhões de euros financiados em 31% por Fundos comunitários (Feder, Fundo Coesão e outros), ou seja 75 milhões de euros. O Orçamento de Estado despendeu verbas no valor de 33 milhões de euros e os empréstimos canalizados para o investimento totalizaram o montante de 64 milhões de euros, o que representa em termos percentuais 13% e 25%, respectivamente.

As empresas entraram com receitas próprias no montante de 52,7 milhões de euros.

Quadro n.º 51 Fontes de Financiamento do Investimento das 5 principais Administrações Portuárias 2002/2005

Unid: Mil euros							
Fontes de Financiamento	AP.Setúbal	AP. Sines	AP. Aveiro	AP. Leixões	AP. Lisboa	Total Fontes Financ.	%
Feder	1.854	18.690	26.010	6.628		53.182	21%
Fundo de Coesão	1.895		12.193	7.850	4.267	26.205	10%
FSE			12			12	0,005%
PRAXIS XXI				3		3	0,001%
POSI/POCTI				16		16	0,006%
Total Fundos Comunitários	3.749	18.690	38.215	14.497	4.267	79.418	31%
OE/PIDDAC-CAP 50º	5.351	5.934	16.564	3.221	1.788	32.858	13%
OE/PIDDAC-GABLOGIS		69				69	0,03%
Comparticipação da PSA		954				954	0,38%
Outros					2.507	2.507	0,99%
(1) - Autofinanciamento	8.795	8.695	16.998	18.250		52.738	21%
(2) - Empréstimos bancários	8.682	45.307	18.655			72.644	29%
Total AP (1)+(2)	17.477	54.002	35.653	18.250	13.074	138.456	54%
Total Custo do Investimento	26.577	79.649	90.432	35.968	21.636	254.262	100%

Fonte: APSS, APS, APA, APDL e APL

Nota: Na APL não foi possível apurar especificamente quais os valores a imputar a (1) e (2)



O Porto que se destacou ao nível de volume do investimento foi o Porto de Aveiro, uma vez que no final do presente ano prevê-se a conclusão do Plano de Investimentos de Infraestruturas lançado pela APA em 2000.

III Recomendação Final, Destinatários, Publicidade e Emolumentos

9 RECOMENDAÇÃO FINAL

☞ O Tribunal instrui os destinatários das suas recomendações, formuladas no ponto 4. supra, no sentido de, no prazo de 180 dias, lhe transmitirem, por escrito, o estado de acatamento e implementação das mesmas, juntando, também, as correspondentes calendarização e provas.

- Ao Governo, com a distribuição que se segue:
 - Primeiro-Ministro;
 - Ministro das Finanças e da Administração Pública;
 - Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

10 DESTINATÁRIOS

Deste Relatório e dos seus Anexos (contendo as respostas remetidas em sede de contraditório) são remetidos exemplares às entidades que se seguem:

- À Presidência da República;
- À Assembleia da República, com a seguinte distribuição:
 - Presidente da AR;
 - Comissão de Economia e Finanças;
 - Comissão de Execução Orçamental;
 - Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações;
 - Líderes dos Grupos Parlamentares.
- Ao Conselho de Administração da Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, SA;
- Ao Conselho de Administração da Administração do Porto de Sines, SA;
- Ao Conselho de Administração da Administração do Porto de Aveiro, SA;
- Ao Conselho de Administração da Administração do Porto de Lisboa, SA;
- Ao Conselho de Administração da Administração dos Portos de Douro e Leixões, SA;
- Ao representante do Procurador-Geral da República junto do Tribunal, nos termos do disposto pelo n.º 4 do art. 29.º da Lei n.º 98/97, de 26 de Agosto, com a redacção que lhe foi dada pela Lei n.º 48/2006, de 29 de Março.

11 PUBLICIDADE

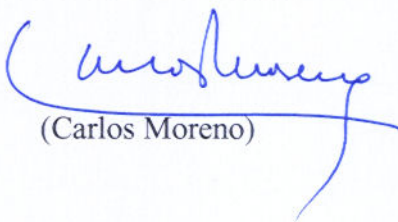
Após entregues exemplares deste Relatório e do seu Anexo às entidades acima enumeradas, será o mesmo, em tempo oportuno e pela forma mais adequada, divulgado pelos meios de Comunicação Social e, bem assim, inserido no site do Tribunal de Contas na Internet.

12 EMOLUMENTOS

Não são devidos emolumentos, por estes terem lugar a ser pagos nos relatórios de auditoria verticais e específicos de cada uma das cinco AP.

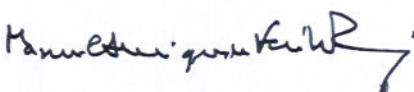
Tribunal de Contas, em 4 de Outubro de 2006

O Conselheiro Relator




(Carlos Moreno)

Os Conselheiros Adjuntos



(Manuel Henrique de Freitas Pereira)



(José Alves Cardoso)

Fui presente

O Procurador-Geral da República



(Daciano Pinto)



IV Anexos

- 1) Resposta remetida, em sede de contraditório,
pelo Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações
- 2) Resposta remetida, em sede de contraditório,
pelo Presidente do Conselho de Administração do Porto de
Setúbal e Sesimbra
- 3) Resposta remetida, em sede de contraditório,
pelo Presidente do Conselho de Administração do Porto de Sines
- 4) Resposta remetida, em sede de contraditório,
pelo Presidente do Conselho de Administração do Porto de Aveiro
- 5) Resposta remetida, em sede de contraditório,
pelo Presidente do Conselho de Administração do Porto do Douro
e Leixões
- 6) Resposta remetida, em sede de contraditório,
pelo Presidente do Conselho de Administração do Porto de Lisboa



**Resposta remetida, em sede de contraditório
pelo Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações**



Tribunal de Contas



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

31.AGO.2006+007709

Exmº Senhor
Juiz Conselheiro do Tribunal de
Contas
Dr. Carlos Moreno

C/CONHECIMENTO

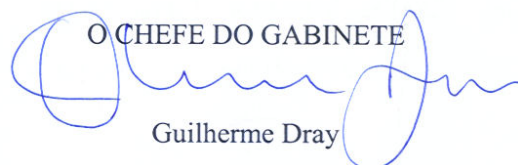
Exmº Senhor
Chefe do Gabinete da Senhora
Secretária de Estado dos Transportes

Procº 86.42/2006

**Assunto : RELATO DE AUDITORIA À SITUAÇÃO ECONÓMICO-FINANCEIRA E À ACTIVIDADE OPERACIONAL DAS ADMINISTRAÇÕES PORTUÁRIAS DOS PRINCIPAIS PORTOS PORTUGUESES.
V. REFº 9715 DE 2 DE AGOSTO 2006**

Na sequência do processo de auditoria acima referenciado, encarrega-me S. Exa. o Ministro das Obras Públicas Transportes e Comunicações, de informar V. Exas. que, analisado o Relato da Auditoria *supra* referenciada, nada nos cumpre acrescentar relativamente ao respectivo conteúdo.

Com os meus melhores cumprimentos

O CHEFE DO GABINETE

Guilherme Dray

/BF

DCTC 01 09'06 17468



Resposta remetida, em sede de contraditório,
pelo Presidente do Conselho de Administração do Porto de Setúbal e Sesimbra



Tribunal de Contas

APSS

Administração dos Portos
de Setúbal e Sesimbra, SA

CONFIDENCIAL

Data: 06-08-21
N / Refª: OP 3836 - PCA
V / Refª: IAGO06.09719

Exmo. Senhor
Juíz Conselheiro
Dr. Carlos Moreno
Av. Barbosa du Bocage, 61
1069-045 LISBOA

Assunto: Relato da auditoria temática à situação económico-financeira e actividade operacional das Administrações dos principais portos portugueses.

Junto envio os comentários/sugestões que o Relatório de auditoria em epígrafe nos suscitou. Permanecendo à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais que entenda por bem solicitar-nos, apresento a V.Exa. os melhores cumprimentos.

Com consideração,

O Presidente do Conselho de Administração

Carlos Gouveia Lopes

DGTC 13 09'06 17929

Of-TACAB

SEDE: Praça da República, 2904-508 Setúbal . Portugal Telf. 265 542 000 Fax 265 230 992
DELEGAÇÃO SESIMBRA: Porto de Abrigo, 2970 Sesimbra . Portugal Telf. 21 223 30 68 Fax 21 223 35 66
www.portodesetubal.pt . geral@portodesetubal.pt





COMENTÁRIOS/SUGESTÕES

Página 7 – Último parágrafo

Se tivermos em conta que anualmente é reconhecido como proveito extraordinário a quota parte dos subsídios ao investimento, cujo custo correspondente é considerado como custo operacional, esta afirmação deixa de ser correcta. Efectivamente se forem considerados os valores em causa, como proveitos operacionais gerados pela actividade, estes passam a ser suficientes para cobrir os respectivos custos.

Página 9 – Ponto 4

Chama-se a atenção para o comentário feito relativamente ao último parágrafo da página 7, bem como ao texto da página 44 do Relatório e Contas de 2005, que passamos a transcrever:

"Os meios libertos, numa óptica operacional, registaram um significativo acréscimo (+ 39,7%; + 1.326,96 mil Euros) devido à boa performance dos Proveitos Operacionais – Prestações de Serviços (+ 19,9%; + 2.767,79 mil Euros), nomeadamente, dos proveitos resultantes das Concessões do Terminal Multiusos e Cais Secil. Por outro lado, os meios libertos operacionais não se revelaram superiores tendo em conta o acréscimo dos Custos Operacionais neste período (+ 1.646,27 mil Euros), que se deveram aos custos associados aos trabalhos de Dragagens de Manutenção no Porto de Setúbal.

Face às variações atrás referidas, o EBITDA atingiu, no final do exercício, o montante de 4.669,76 mil Euros. Considerando o efeito das Amortizações/Ajustamentos e Provisões, obtemos um EBIT negativo de 900,91 mil Euros, reflectindo o expressivo peso destas rubricas na componente operacional, e o desequilíbrio deste indicador, face ao facto de os correspondentes proveitos (subsídios ao investimento) estarem em rubricas extraordinárias."

Página 9 – Pontos 6 e 7 e Página 10 – Ponto 8

Tratando-se de matéria respeitante à Administração dos Portos de Sines, a sigla referida nestes pontos deverá ser APS e não APSS.

Página 16 – Quadro nº 5

Os granéis líquidos movimentados no Terminal da Uralada são melaços e não óleos alimentares. Quanto às mercadorias movimentadas no Terminal da Secil deverá ser suprimida a referência ao carvão.

Página 17 – Quadro n.º 6

À semelhança dos restantes quadros a variação deve ser 05/02 e não 04/02. Por outro lado, porque o número de navios movimentados não está correcto o quadro deverá ser corrigido como segue:

NAVIOS	2002	2003	2004	2005
Nº Nacionais	166	277	277	254
Nº Estrangeiros	1.439	1.334	1.393	1.254
Outros (s/actividade comercial)	503	426	454	397
TOTAL	2.108	2.037	2.124	1.905

Página 19 – Quarto parágrafo

O tráfego fluvial de veículos e passageiros entre Setúbal e Tróia continua, até à presente data, a ser assegurado pela empresa Transado. Embora já tenha sido assinado o contrato



Tribunal de Contas

com o novo concessionário, a empresa Atlantic Ferries, só está previsto que a mesma comece a explorar o serviço em Agosto/Setembro de 2007.

Página 38 – Quadro n.º 26

DRAGAGENS:

- Até ao Relatório e Contas de 2004 aparecia a designação: “Recuperação das acessibilidades marítimas”;
- No Relatório e Contas de 2005 aparece “Dragagens de Manutenção no porto de Setúbal 2004/2008”.

Em termos do quadro apresentado aparecem as designações indicadas, bem como uma terceira “ Dragagens de Manutenção no porto de Setúbal”, o que implica que a análise dos respectivos valores não é, depois, possível, uma vez que dizem respeito todos ao mesmo.

SUGESTÃO:

	Orçamentado				Realizado			
	2002	2003	2004	2005	2002	2003	2004	2005
Dragagens de Manutenção no porto de Setúbal	100.000	2.000.000	1.500.000	2.750.000			177.776	2.110.449

Página 39 – Quadro n.º 27

Em 2002, o valor de “APSS (capitais próprios e empréstimos)” aparece em euros, enquanto que todos os restantes são em mil euros.

Em 2003, o valor de “OE/PIDDAC” está incorrecto, deveria ser 1.240.

Página 39 – Primeiro parágrafo

Durante o período em análise, a APSS recorreu, no ano de 2002, a um crédito de médio/longo prazo no valor de 10 milhões de euros. Embora a contratação deste crédito

não tenha sido exclusivamente para financiar o investimento não subsidiado por fundo públicos, a verdade é que pode-se considerar que o investimento suportado pela APSS (8.682 mil euros) foi coberto por este empréstimo.

Assim, sugere-se que ao **quadro n.º 51 da página 67** sejam acrescidos os valores de **(1) Autofinanciamento = 8.795** e **(2) Empréstimos bancários = 8.682**.

Página 40 – Quadro n.º 29

No exercício de 2004, os Resultados Operacionais foram positivos (1.584,67 mil euros), basicamente devido ao facto de ter sido contabilizado em "Outros Proveitos Operacionais" o montante de 4.457,94 mil euros referentes à quota parte dos subsídios ao investimento. No exercício de 2005 e, de acordo com orientações dos Revisores Oficiais de Contas, a contabilização destes subsídios foi feita em Proveitos Extraordinários.

Para efeitos comparativos, no Relatório e Contas de 2005, procedemos ao ajuste dos valores de 2004, o que originou Resultados Operacionais negativos.

Tendo em conta que no quadro n.º 29 consideraram a situação ajustada, a análise efectuada (cujo texto se baseou, aparentemente, no texto da página 49 do nosso Relatório e Contas de 2004) não está totalmente correcta pois,

1. Os Resultados Operacionais embora negativos, registaram em 2004 e em 2005 os aumentos mais significativos (de 2003 para 2004, +1.535 mil euros e de 2004 para 2005, +1.687 mil euros);
2. Os factores que estiveram na base destes aumentos foram, essencialmente:
 - Para 2004, o incremento das rubricas de Prestação de Serviços – Serviços Portuários e Prestação de Serviços – Concessões e a redução das Amortizações;
 - Para 2005, o incremento da rubrica de Prestação de Serviços – Concessões.

Por conseguinte, dos três pontos apresentados na página em análise o primeiro e o terceiro são verdade para 2004. Quanto ao segundo só seria verdade se no quadro o valor dos Resultados Operacionais fosse positivo conforme contas aprovadas no Relatório e Contas de 2004.



Página 41 – Quarto parágrafo

Ver comentário a **Página 7 – Último parágrafo** e **Página 9 – Ponto 4.**

Página 62 – Quadro n.º 43

O valor evidenciado em 2005 para o porto de Setúbal está incorrecto. Deverá ser **6.642** o que implica um **aumento de 3,06%**. Consequentemente, a análise feita no segundo parágrafo da página seguinte encontra-se desajustada.

Página 66 – Quarto parágrafo

Ver comentário a **Página 7 – Último parágrafo** e **Página 9 – Ponto 4.**

Página 67 – Quadro n.º 51

Ver comentário a **Página 39 – Primeiro parágrafo.**

Nota: Face aos totais apresentados faltam valores na coluna da APSS e da APL.



**Resposta remetida, em sede de contraditório,
pelo Presidente do Conselho de Administração do Porto de Sines**



Tribunal de Contas



Exmo. Senhor
Dr. Carlos Moreno
Juiz Conselheiro do Tribunal de Contas
Av. Barbosa du Bocage, 61
1069-045 Lisboa

N/Ref.^a CACR06.434

Sines, 2006-08-30


V/Ref.^a: Ofício 09721, de 2006-08-01

Assunto: Relato de auditoria temática à situação económico-financeira e actividade operacional das Administrações Portuárias dos principais portos portugueses.

Correspondendo ao solicitado, junto se procede ao envio em suporte papel e em suporte informático das observações da APS, SA a aspectos particulares do relatório em causa respeitantes ao porto de Sines.

Apresento a V. Ex.^a os melhores cumprimentos,

A Presidente do Conselho de Administração


(Lídia Sequeira)

**Administração do
Porto de Sines, SA**

APARTADO 16
7520-953 SINES
PORTUGAL
Telef. 351 269 860 600
Fax 351 269 860 690
NIPC 501 208 950
Sociedade Anónima
Capital Social 80 milhões de Euros
Matrícula C.R.C. Sines - Mat. N.º 648

Anexo: 1 doc.

DGTC 01 09'06 17471

ML004R0_12

1 de 1

ML005R0_



Anotações da APS, SA ao relatório de auditoria do Tribunal de Contas

- **Relação de Siglas (pág. 4)**

TUP Tarifa de Uso do Porto
ZILS Zona Industrial e Logística de Sines

- **Ponto 1. - Introdução (pág. 5; §5)**

(...) após a publicação do Livro Branco, da Comissão Europeia, de 2001 (...)

- **Ponto 2.1. – nº 5 (pág. 7)**

(...), ou seja, 25.042 mil toneladas, das quais cerca de 74% correspondem a granéis líquidos, (...)

- **Ponto 3.2 - nº 5 (pág. 9)**

Sublinha-se que o principal responsável pelo acréscimo de movimentação de mercadoria foi o Terminal de Granéis Líquidos (+30% no quadriénio), pelo que se propõe a seguinte redacção alternativa:

(...), movimentando 25.042 mil toneladas de mercadorias (taxa de crescimento no quadriénio de cerca de +24%), valor que é marcado pela entrada em funcionamento do Terminal de Contentores (Terminal XXI) e do Terminal de Gás Natural Liquefeito (TGNL), ocorrida no ano anterior. No entanto o principal responsável pelo acréscimo de movimentação de mercadoria foi o Terminal de Granéis Líquidos (TGLS) com um crescimento de 30% no quadriénio.

- **Ponto 3.2. – nº 6 (pág. 9)**

A APS (...)

- **Ponto 3.2. – nº 7 (pág. 9)**

A dívida bancária da APS (...)

- **Ponto 3.2. – nº 8 (pág. 10)**

Os resultados positivos atingidos em 2005, cerca de 1, 3 milhões de euros, devem-se principalmente aos seguintes factores:

- . Crescimento de aproximadamente 11% na movimentação de mercadorias relativamente ao ano anterior. Para tal contribuiu principalmente o Terminal de Granéis Líquidos (TGLS) com um crescimento de amplitude semelhante, bem como o regular funcionamento do Terminal de Contentores (Terminal XXI) e do Terminal de Gás Natural Liquefeito (TGNL);
- . Adopção de medidas de contenção e racionalização de custos que levaram a que, apesar do crescimento da actividade, os Fornecimentos e Serviços Externos se reduzissem em 4% relativamente a 2004;

Adicionalmente, já em 2004 a alteração do método de contabilização dos encargos com as aposentações antecipadas, ao abrigo do DL nº 467/99, de 6 de Novembro, tinha permitido uma melhoria dos resultados operacionais e, conseqüentemente, dos resultados líquidos.

4

Considera-se, também, que a dificuldade da empresa em libertar meios não se deve ao volume das amortizações, dado que estas são directamente geradoras de meios para financiamento de investimentos de substituição, mas antes ao peso do endividamento necessário para o investimento na parte não participada pelo PIDDAC ou por Fundos Comunitários.

Conforme referido neste ponto, os Resultados Extraordinários são influenciados pela relevação anual dos subsídios recebidos para financiamento de investimentos, a qual é efectuada numa base percentual idêntica à das amortizações dos bens financiados. Já no que se refere às Correções Relativas a Exercícios Anteriores (153.710,64 € em Custos Extraordinários e 63.177,35 € em Proveitos Extraordinários no ano de 2005), pensamos que as mesmas não assumem um papel relevante na situação económica da empresa.

• **Ponto 3.2 – nº 9 - Situação económico-financeira (pág. 10):**

A APS tem 3 contratos de financiamento de médio/longo prazo como se indica:

- . Empréstimo do BEI cujo capital em dívida hoje é de 11 020 686,97 que ficará completamente amortizado em 10.02.2011 a uma taxa fixa de 4,27% e que se destinou a financiar a reconstrução do Molhe Oeste.
- . Empréstimo junto de um sindicato constituído pela CGD e BES com capital em dívida no montante de 33 564 941,72 que tem como data de maturação 08.02.2016, a uma taxa variável constituída pela Euribor a 6 meses acrescida de 25 pb, destinado à construção do prolongamento do molhe Leste.
- . Empréstimo contratado ao Millenium/BCP sendo a dívida actual de 15 000 000,00 vencendo-se a última prestação em 10.04.2018 à taxa variável composta pela Euribor a 6 meses acrescida de 0,625% com o objectivo de financiar as obras das acessibilidades ao Terminal XXI.

Quaisquer das obras referidas foram financiadas principalmente com recurso a auto-financiamento, quer sob a forma de recurso a capitais alheios (empréstimos bancários) quer sob a forma de capitais próprios (meios gerados pela empresa), sendo complementado por financiamento comunitário (FEDER) e financiamento do Orçamento de Estado (PIDDAC). O Quadro nº 31 incluído no ponto 12.1. **Investimentos** (pág. 45 do relatório) discrimina o financiamento global do Plano de Investimentos da APS no quadriénio.

Acontece que nas três obras mencionadas, mas mais especificamente na obra das acessibilidades ao Terminal XXI, os fundos comunitários foram disponibilizados com um diferimento deveras superior ao normal nestas situações.

Face ao montante em causa e ao anormal diferimento do financiamento comunitário a APS sentiu necessidade para suprir necessidade de tesouraria, de recorrer à contratação de linhas de crédito, junto de instituições financeiras nos seguintes montantes e condições:

	MONTANTE	CONDIÇÕES
Banco Totta & Açores	5 000 000,00	Euribor 3 M + 0,70
Caixa Geral Depósitos	5 000 000,00	Euribor 3 M + 0,75
Banco Espírito Santo	2 500 000,00	Euribor 3 M + 0,65
Banco Millenium/BCP	2 500 000,00	Euribor 30D + 0,75

Relativamente à linha de crédito junto do BES e do Millenium a mesma nunca foi utilizada, não tendo por isso qualquer custo a não ser o valor do selo do contrato.



Tribunal de Contas

A linha de crédito junto da CGD deixou de ser utilizada por esta instituição ter alterado unilateralmente as condições cobrando actualmente uma taxa de imobilização de 25 pb.

Como se pode verificar pelas condições apresentadas não há uma diferença significativa entre as de curto e as de médio/longo prazo.

A dificuldade em libertar meios não se deve ao volume das amortizações dado que estas são directamente geradoras de meios para financiamento de investimentos de substituição, mas antes ao peso do endividamento necessário para o investimento na parte não participada pelo PIDDAC ou por Fundos Comunitários

As condições apresentadas pelas várias instituições contactadas (que no curto prazo agravariam substancialmente os encargos financeiros) e, especialmente, a expectativa de também, no curto prazo, concessionar o Terminal de Granéis Líquidos de Sines (TGLS), que permitiria resolver o problema do peso do endividamento e consequentes encargos de financiamento levou à manutenção da situação.

- **Ponto 7. - Porto de Sines (pág.20; último §)**

É de destacar que, na Rede Nacional de Plataformas Logísticas, a área de Sines foi escolhida como uma das 4 Plataformas Portuárias (...)

- **Ponto 7. - Porto de Sines (pág.21; § 2)**

No período em análise, 2002-2005, (...)

- **Ponto 7. - Porto de Sines (pág.21; § 3)**

(...), tendo, em 2005, atracado neste terminal 137 navios porta-contentores, contra os 55 registados em 2004, bem como a actividade registada no Terminal de Granéis Líquidos de Sines (573 navios em 2002 e 734 navios em 2005).

- **Ponto 7. - Porto de Sines (pág.22)**

Quadro nº 14

(...)

(...), a refinaria da Petrogal e a fábrica da REPSOL.

- **Ponto 7. - Porto de Sines (pág.23; § 4)**

(...) o Terminal de Granéis Líquidos de Sines (TGLS) (...)

- **Ponto 7. - Porto de Sines (pág.23)**

1ª coluna do Quadro

(...)

(...) Terminal de Gás Natural Liquefeito (...)

2ª coluna do Quadro

(...) novas actividades industriais nas ZAL e ZILS (...)

(...) Potenciar as sinergias entre o porto e ZILS (...)

- **Ponto 12.1. - Porto de Sines - Investimentos (pág.44)**

O Quadro nº 30 reporta-se a Investimentos da APS e não da APL.

- **Ponto 12.1. - Porto de Sines - Investimentos (pág.45; §1)**

(...) a PSA Sines contribuiu para o investimento da APS com uma verba de 3.199 milhares de euros, dos quais 954 milhares neste quadriénio (2002). Para além disso

WJ

realizou os investimentos da sua responsabilidade (cais, terrapleno, instalações e equipamentos do Terminal XXI) num montante de cerca de 60 milhões de euros.

- **Ponto 12.3. - Porto de Sines – Situação económica (pág.46)**

Relativamente aos Resultados Operacionais, para além do referido neste ponto, deverá realçar-se que o aumento de movimentação portuária com maior relevância para o acréscimo do valor de Prestações de Serviços, foi o registado no Terminal de Granéis Líquidos (TGLS), na sequência do comentário efectuado ao ponto 3.2.

- **Ponto 12.3. - Porto de Sines – Situação económica (págs.46 e 47)**

Resultados Financeiros

Quando se refere que os Custos Financeiros apenas diminuem ligeiramente em 2004, deverá levar-se em conta que em 2005 passaram a ser contabilizadas como custos financeiros as participações no pagamento dos juros do empréstimo contraído pela APP – Associação dos Portos de Portugal para efeito do financiamento das reformas previstas no Pacto de Concertação Social para o Sector Portuário celebrado em 1993.

Estas participações, que até 2004 foram contabilizadas como custos extraordinários, ascenderam em 2005 a 208.714,61€, pelo que sem esta alteração contabilística o valor dos custos financeiros seria ligeiramente inferior ao do ano anterior, reflectindo a diminuição do passivo bancário total mesmo numa conjuntura de subida da taxa de juro.

Resultados Extraordinários

A alteração contabilística referida e a expressiva redução das rubricas Multas e Penalidades e Correções Relativas a Exercícios Anteriores explicam a redução dos Custos Extraordinários em 2005 e são, consequentemente, as principais responsáveis pela evolução dos Resultados Extraordinários.

- **Ponto 12.4. - Porto de Sines – Situação financeira (pág.48)**

Pelos motivos referidos na anotação anterior os valores relativos ao endividamento bancário da APS constantes do quadro da pág. 48 devem incluir a responsabilidade no empréstimo da APP, sendo, assim, os seguintes:

Passivo Bancário (mil. euros)	2002	2003	2004	2005
Médio e Longo Prazo	66.790	77.594	72.922	65.862
Curto Prazo	3.777	6.488	6.209	8.531
Total	70.567	84.082	79.131	74.393

- **Ponto 12.5. - Porto de Sines – Indicadores (pág.48)**

No quadro dos indicadores da pág.48 os valores relativos às duas primeiras linhas encontram-se trocados, ou seja na linha da Rentabilidade do Activo Total encontram-se os valores relativos à Rentabilidade dos Capitais Próprios e vice-versa

No mesmo quadro o valor do EBITDA de 2004 é de 8.569.249 € e não de 8.137.332 € conforme indicado.

Relativamente ao indicador Endividamento, embora não se conhecendo a fórmula de cálculo empregue, deverá referir-se que o conteúdo da anotação relativa ao ponto 12.4 – Situação Financeira é susceptível provocar a alteração dos valores encontrados.



Tribunal de Contas

Quanto aos indicadores Autonomia Financeira e Solvabilidade as fórmulas utilizadas não corresponderão às normalmente empregues pela APS. Os valores que constam dos Relatórios e Contas da APS são os seguintes:

INDICADORES	2002	2003	2004	2005
Autonomia Financeira (1)	0,28	0,26	0,21	0,25
Solvabilidade (2)	0,38	0,35	0,27	0,33

(1) Capital Próprio / Activo Total

(2) Capital Próprio / Passivo Total

Relativamente ao Indicador Cash-Flow, a APS utiliza preferencialmente o cálculo dos Meios Libertos Totais, conforme quadro seguinte:

MEIOS LIBERTOS (euros)	2002	2003	2004	2005
1. Resultados Líquidos	-4.711.016	-6.351.558	-1.858.853	1.310.730
2. Amortizações	9.226.434	9.269.698	10.437.374	10.918.078
3. Redução de Amortizações	2.993.941	2.963.037	4.027.648	3.234.160
4. Variação de Provisões	170.402	14.764	-116.823	1.558.200
5. Variação de Ajustamentos	0	0	0	176.035
6. Menos-Valias em Existências e Imobiliz.	559.108	622.488	790.872	119.413
7. Mais-Valias em Existências e Imobiliz.	86.341	28.085	122.600	413.004
Total (1+2-3+4+5+6-7)	2.164.646	564.270	5.102.322	10.435.292

- **Ponto 17. – Situação Económico-Financeira (pág.64)**

No quadro nº 49 (Resultados das 5 principais Administrações Portuárias 2002/2005) a variação dos Resultados Financeiros da APS no período 2002 a 2005 é de +200% e não de +1% como indicado.

47



**Resposta remetida, em sede de contraditório,
pelo Presidente do Conselho de Administração do Porto de Aveiro**



A equipa para análise
e consideração no projecto
de relatório

7.9.06
(Signature)

Exmo. Senhor
Dr. Carlos Moreno
Juiz Conselheiro do Tribunal de Contas
Av. Barbosa du Bocage, n.º 61
1069-045 LISBIOA

Local/Data	N/ Referência	S/Referência	S/Data
Forte da Barra, 4 de Setembro de 2006	N.º 150 CA C. Azul	P.º 1.15.2 09720	2006.08.01

Assunto: **Contraditório ao relato de auditoria à situação económica-financeira e actividade operacional das Administrações Portuárias dos principais portos portugueses**

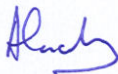
Reportando-nos ao V/ ofício com a referência supra mencionada, somos pelo presente a efectuar as seguintes observações ao relato de auditoria à situação económica-financeira e actividade operacional das Administrações Portuárias dos principais portos portugueses:

1. No ponto 2.2. do relato é referido que um dos motivos da melhoria, em 2005, dos resultados económicos dos 5 principais portos nacionais residia no facto de "(...) nos portos de Setúbal, Aveiro e Sines(...)" se ter verificado "(...) uma diminuição dos prejuízos levada a cabo pela alteração do método de contabilização dos encargos com as aposentações antecipadas resultante da nova interpretação dada por aquelas Ap's, ao DL n.º 467/99, de 6/11." Ora, no que diz respeito ao porto de Aveiro, esclarece-se que a metodologia adoptada para a contabilização das aposentações antecipadas, entre 2001 e 2005, foi a mesma;
2. No ponto 8 do relato, consta o Quadro n.º 16- Movimento de Mercadorias agrupado por Continente, onde se verifica que a quantidade total de mercadorias movimentada no porto de Aveiro, em 2003, com origem e destino na Europa, 4.402.527 ton., não está correcta, devendo ser 2.782.326 toneladas;
3. No ponto 13.5. do relato, no quadro relativo aos indicadores da APA, S.A., calculados no âmbito da sua análise económica e financeira, verifica-se que os valores do rácio "Rentabilidade do Activo Total" referem-se aos da "Rentabilidade dos Capitais Próprios" e vice versa. Será ainda conveniente informar que os valores apresentados como sendo os "Cash-Flows" são os operacionais, coincidindo assim com o EDITDA;

4. No ponto 15.3. do relato, no Quadro n.º 41- Estrutura de Resultados da APL, indica-se que os Resultados Operacionais, em 2005, são de 3.219 mil euros, quando na realidade são 3.119 mil euros, de acordo com a diferença entre os proveitos operacionais e os custos operacionais apresentados no quadro seguinte;
5. No ponto 17. do relato, no que respeita ao quadro dos indicadores económico-financeiros registados em 2005 pelas 5 Ap's, importa referir o seguinte:
- O valor do rácio "Rentabilidade do Activo Total" do porto de Aveiro corresponde ao rácio "Rentabilidade do Capital Próprio" e vice-versa;
 - Os referidos rácios deveriam ser apresentados na mesma unidade para poderem ser comparáveis entre si;
 - O valor do EBITDA da APDL não corresponde ao somatório dos resultados operacionais, das amortizações e ajustamentos e provisões do exercício;
 - O valor do EBIT da APDL não é igual ao valor dos Resultados Operacionais;
 - Os valores do rácio de endividamento deveriam ser apresentados na mesma unidade para poderem ser comparáveis. Se este corresponde à relação entre o valor dos Capitais Alheios (dívida remunerada) e o Passivo Total, então não se percebe o valor registado pela APDL, 0,52, quando esta, conforme reflectido no Gráfico n.º 8, não possui endividamento;
 - Os valores do rácio de autonomia financeira (relação entre Capitais Próprios e Passivo de MLP) deveriam ser apresentados na mesma unidade para poderem ser comparáveis e verificando-se uma metodologia diferente da indicada, esta deveria ser explicitada como nota de rodapé;
 - O valor apresentado como sendo o *Cash-Flow* de 2005 da APA, S.A., refere-se na verdade aos meios libertos gerados pela actividade operacional. Informa-se que o valor do seu *Cash-Flow* global, em 2005, ascendeu a 5.700 mil euros;

Com os melhores cumprimentos,

O Presidente do Conselho de Administração,



(José Luís de Azevedo Cacho)



**Resposta remetida, em sede de contraditório,
pelo Presidente do Conselho de Administração do Porto do Douro e Leixões**



Tribunal de Contas



Exmo. Senhor
Dr. Carlos Moreno
Digmo. Juiz (Responsável pela área de Controlo
do SPE) do Tribunal de Contas
Gabinete do Juiz Conselheiro
Avenida Barbosa du Bocage, 61
1069-045 LISBOA

Sua referência	Sua comunicação de	Nossa referência	Data:
09718	01.08.2006	Of.º 167/PRES	2006.08.09

ASSUNTO: Relato de auditoria temática à situação económica – financeira e actividade operacional das Administrações Portuárias dos principais portos portugueses

A. Q. Juiz

Acuso a recepção do relatório em epígrafe cujo teor não suscita qualquer achega por parte da APDL.

Com os melhores cumprimentos

O Presidente do Conselho de Administração

(António Ricardo Fonseca)

BTGC 23 08 06 17094



**Resposta remetida, em sede de contraditório,
pelo Presidente do Conselho de Administração do Porto de Lisboa**



Tribunal de Contas

Rua da Junqueira, 94
1349-026 LISBOA
PORTUGAL
www.portodelisboa.pt

Tel. +(351) 21 361 10 00
Fax. +(351) 21 361 10 76
admin.junqueira@portodelisboa.pt



Administração
Porto de Lisboa

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Exm^o Senhor
Dr. Carlos Moreno
Juiz Conselheiro do Tribunal de Contas

Av. Barbosa do Bocage, 61
1069-045 Lisboa

Lisboa, 16 de Agosto de 2006

N/Ref.: **86-EF-2006**

V/Ref.: **0971 3**

01/08/2006

Assunto: Relatório de Auditoria Temática à Situação Económico-Financeira e Actividade Operacional das Administrações Portuárias dos Principais Portos Portugueses

Na sequência do vosso ofício relativo ao assunto em epígrafe, e no que respeita à APL, S.A., apresentam-se os seguintes comentários e sugestões:

Pág. 8, n ^o 7	Deverá ser acrescentado, adicionalmente, que: "uma boa parte do Passivo da APL, S.A. deve-se ao esforço exigido para a reestruturação do trabalho portuário em 1993 e ao financiamento das "Pré-reformas" no âmbito do Decreto-Lei n ^o 467/99 de 6 de Novembro, conjugados com os efeitos da perda de proveitos decorrente da construção da EXPO'98".
Pág. 12, n ^o 24	Alterar APDL para APL
Pág. 32, n ^o 10	No 1 ^o parágrafo, onde se lê "com uma extensão de 42 km" deverá ler-se "com uma zona de jurisdição com uma extensão de 110 km e uma área de 30 000 ha". No 5 ^o parágrafo, substituir "10 a 15 anos" por "15 a 20 anos".
Pág. 33	No 2 ^o quadro, logo após o "Terminal de Granéis Alimentares do Beato" deverá ser inserido o "Terminal de Granéis Alimentares da Trafaria", com toda a informação idêntica àquele.

BTTC 23 08'06 17093



Pág. 34	Alterar o 1º quadro da seguinte forma: <table border="1"><thead><tr><th>Instalação</th><th>Concessionário</th><th>Objectivo principal da concessão</th></tr></thead><tbody><tr><td>Terminal de Alhandra (montante)</td><td>Iberol</td><td rowspan="2">Movimentação de granéis alimentares, predominantemente soja</td></tr><tr><td>Terminal de Alhandra (jusante)</td><td>-----</td></tr><tr><td>Terminal de Alhandra</td><td>Cimpor</td><td>Movimentação de granéis sólidos, destinados à produção de cimento</td></tr><tr><td>Terminal de Líquidos da Banática</td><td>Repsol</td><td rowspan="3">Armazenagem e movimentação de combustíveis</td></tr><tr><td>Terminal de Líquidos de Porto Brandão</td><td>Petrogal</td></tr><tr><td>Terminal de Líquidos de Porto dos Buchos</td><td>Esso</td></tr><tr><td>Terminal Marítimo de Porto Brandão</td><td>Lisnave/ETC</td><td>Limpeza e desgasificação de navios / Armazenagem e movimentação de combustíveis</td></tr></tbody></table> Fonte: <u>APL</u>	Instalação	Concessionário	Objectivo principal da concessão	Terminal de Alhandra (montante)	Iberol	Movimentação de granéis alimentares, predominantemente soja	Terminal de Alhandra (jusante)	-----	Terminal de Alhandra	Cimpor	Movimentação de granéis sólidos, destinados à produção de cimento	Terminal de Líquidos da Banática	Repsol	Armazenagem e movimentação de combustíveis	Terminal de Líquidos de Porto Brandão	Petrogal	Terminal de Líquidos de Porto dos Buchos	Esso	Terminal Marítimo de Porto Brandão	Lisnave/ETC	Limpeza e desgasificação de navios / Armazenagem e movimentação de combustíveis
Instalação	Concessionário	Objectivo principal da concessão																				
Terminal de Alhandra (montante)	Iberol	Movimentação de granéis alimentares, predominantemente soja																				
Terminal de Alhandra (jusante)	-----																					
Terminal de Alhandra	Cimpor	Movimentação de granéis sólidos, destinados à produção de cimento																				
Terminal de Líquidos da Banática	Repsol	Armazenagem e movimentação de combustíveis																				
Terminal de Líquidos de Porto Brandão	Petrogal																					
Terminal de Líquidos de Porto dos Buchos	Esso																					
Terminal Marítimo de Porto Brandão	Lisnave/ETC	Limpeza e desgasificação de navios / Armazenagem e movimentação de combustíveis																				
Págs. 59 nº 15.2	Alterar APS para APL																					
Pág. 60	Alterar APSS para APL																					
Pág. 61 (e pág.12, nº24)	Relativamente ao Passivo MLP, Passivo Curto Prazo e indicador Fundo de Maneio, é de referir que a APL, no final de cada exercício contabilístico procede à transferência dos valores a amortizar referentes a empréstimos de médio e longo prazo para o Passivo bancário de Curto Prazo. Como exemplo, no exercício de 2005, no Balanço Analítico a 31/12/2005, as rubricas Banco Espírito Santo - 6 983 171 euros e Outros Empréstimos Obtidos (Tesouro Público e Empréstimo sob a Forma de Mútuo) - 1 313 386 euros decorrem dos montantes a amortizar durante o exercício de 2006 mas referem-se a empréstimos de médio/longo prazo.																					

Com os melhores cumprimentos,

Conselho de Administração

Manuel Frásquilho
(Presidente)

Ofício nº: **86-EF-2006**
Pág.: 2/2

FIM