



RELATÓRIO  
E CONTAS  
2019

## Índice

CAPÍTULO I – RELATÓRIO DE GESTÃO .....	8
0. Mensagem do Conselho de Administração .....	8
1. Indicadores .....	10
2. Introdução .....	11
3. Enquadramento estratégico .....	13
4. Áreas de negócio .....	15
4.1. Enquadramento macroeconómico .....	15
4.2. Atividade portuária .....	17
4.2.1. Movimento de navios e embarcações .....	18
4.2.1.1. Introdução .....	18
4.2.1.2. Movimento de navios e embarcações .....	20
4.2.1.3. Arqueação de navios e embarcações .....	23
4.2.1.4. Estadia de navios e embarcações .....	26
4.2.2. Movimento de mercadorias .....	28
4.2.3. Introdução .....	28
4.2.3.1. Volume de mercadorias movimentadas por porto .....	29
4.2.3.2. Mercadorias por modo de acondicionamento .....	30
4.2.3.3. Mercadorias carregadas por modo de acondicionamento .....	31
4.2.3.4. Mercadorias descarregadas por modo de acondicionamento .....	31
4.2.3.5. Mercadorias carregadas e descarregadas .....	32
4.2.3.6. Contentores .....	36
4.2.4. Movimento de passageiros .....	43
4.2.4.1. Passageiros em navios de cruzeiro .....	46
4.2.4.2. Passageiros em operações interilhas .....	52
4.3. Outras atividades .....	55
4.3.1. Náutica de recreio .....	55
4.3.1.1. Embarcações de recreio não locais .....	56
4.3.1.2. Tripulantes de embarcações não locais .....	58
4.3.2. Extração de inertes .....	59
5. Recursos humanos .....	62
5.1. Enquadramento .....	62
5.2. Estrutura do efetivo .....	63
5.3. Níveis etários do efetivo .....	65

5.4. Níveis de antiguidade do efetivo.....	67
5.5. Níveis de escolaridade do efetivo.....	68
5.6. Sinistralidade .....	69
5.7. Formação.....	70
6. Investimento.....	72
6.1. Introdução .....	72
6.2. Investimentos realizados por ilha.....	73
6.2.1. Ilha de Santa Maria.....	73
6.2.2. Ilha de São Miguel .....	73
6.2.3. Ilha Terceira .....	74
6.2.4. Ilha Graciosa .....	75
6.2.5. Ilha de São Jorge.....	75
6.2.6. Ilha do Pico .....	75
6.2.7. Ilha do Faial.....	76
6.2.8. Ilha das Flores.....	76
6.2.9. Ilha do Corvo .....	77
7. Estrutura organizativa .....	78
7.1. Estrutura organizativa e órgãos sociais .....	78
7.1.1. Composição dos órgãos sociais .....	78
7.1.2. Remuneração dos membros dos órgãos sociais.....	78
7.1.3. Informação relativa aos membros do órgão de gestão e administração .....	80
7.1.3.1. Competências dos membros do órgão de gestão e administração .....	80
7.1.3.2. Elementos curriculares dos membros do órgão de gestão e administração .....	81
7.1.3.3. Outras funções exercidas pelos membros do Conselho de Administração .....	82
7.1.3.4. Número de reuniões do órgão de gestão e administração e matérias versadas .....	83
7.1.4. Estrutura organizativa.....	85
7.1.4.1. Direções Gerais .....	85
7.1.4.2. Áreas transversais.....	86
8. Análise económica e financeira.....	92
8.1. Resultados.....	92
8.1.1. Resultado operacional .....	93
8.1.1.1. Rendimentos operacionais .....	93
8.1.1.1.1. Volume de negócios.....	93
8.1.1.1.2. Outros rendimentos operacionais.....	94

8.1.1.2. Gastos operacionais.....	94
8.1.1.2.1. Gastos com o pessoal .....	95
8.1.1.2.2. Fornecimentos e serviços externos .....	97
8.1.1.2.3. Gastos de depreciação e amortização .....	99
8.1.1.2.4. Decomposição do resultado operacional .....	100
8.1.2. Resultado financeiro .....	101
8.2. Fundos libertos .....	102
8.3. Situação financeira e patrimonial .....	102
8.4. Fundo de maneo .....	104
8.5. Indicadores económicos e financeiros.....	104
9. Participações financeiras .....	106
9.1. Enquadramento .....	106
9.2. Atlânticoline, S.A.....	107
9.2.1. Atividade operacional.....	107
9.2.2. Elementos económicos e financeiros .....	110
9.3. Operadores portuários .....	111
10. O Furacão "Lorenzo" .....	115
10.1. Cronologia do acontecimento: .....	120
11. Perspetivas futuras .....	121
12. Proposta de aplicação de resultados.....	128
CAPÍTULO II – DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS – CONTAS INDIVIDUAIS.....	129
CAPÍTULO III – NOTAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS – CONTAS INDIVIDUAIS.....	134
CAPÍTULO IV – CERTIFICAÇÃO LEGAL DE CONTAS (CONTAS INDIVIDUAIS) .....	167
CAPÍTULO V – RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL (CONTAS INDIVIDUAIS) .....	181
CAPÍTULO VI – DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS (CONTAS CONSOLIDADAS).....	187
CAPÍTULO VII – NOTAS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS (CONTAS CONSOLIDADAS).....	192
CAPÍTULO VIII – CERTIFICAÇÃO LEGAL DE CONTAS (CONTAS CONSOLIDADAS) .....	226
CAPÍTULO IX – RELATÓRIO E PARECER DO CONSELHO FISCAL (CONTAS CONSOLIDADAS).....	239

## Índice das Tabelas

Tabela 1: Evolução dos principais indicadores da economia mundial em 2018-2021 .....	15
Tabela 2: Principais indicadores macroeconómicos para os Açores (SREA) em 2019.....	17
Tabela 3: Navios e embarcações entradas.....	19
Tabela 4: Arqueação de navios e embarcações entrados .....	19
Tabela 5: Estadia de navios e embarcações entrados.....	20
Tabela 6: Tipologia de navios e embarcações entrados.....	22
Tabela 7: Arqueação dos navios e embarcações entrados, por tipo de navio .....	24
Tabela 8: Arqueação de navios e embarcações entrados .....	25
Tabela 9: Movimento total de mercadorias .....	29
Tabela 10: Movimento total de mercadorias por modo de acondicionamento.....	30
Tabela 11: Movimento de mercadorias carregadas por modo de acondicionamento .....	31
Tabela 12: Movimento de mercadorias descarregadas por modo de acondicionamento.....	32
Tabela 13: Mercadoria contentorizada carregada e descarregada.....	33
Tabela 14: Granéis líquidos carregados e descarregados .....	34
Tabela 15: Granéis sólidos carregados e descarregados .....	35
Tabela 16: Carga geral carregada e descarregada .....	36
Tabela 17: Movimento de contentores cheios (unidade TEU).....	37
Tabela 18: Movimento de TEU cheios carregados e descarregados .....	40
Tabela 19: Movimento de contentores cheios de 20 e 40 pés .....	42
Tabela 20: Movimento de TEU vazios carregados e descarregados .....	42
Tabela 21: Movimento de contentores vazios de 20 e 40 pés.....	43
Tabela 22: Movimento total de passageiros .....	45
Tabela 23: Movimento de passageiros por segmento .....	46
Tabela 24: Movimento de passageiros em navios de cruzeiro.....	47
Tabela 25: Movimento de passageiros em trânsito em navios de cruzeiro .....	48
Tabela 26: Número de escalas e de passageiros por tipo de itinerário de cruzeiro .....	50
Tabela 27: Número de escalas e de passageiros por categoria de navios de cruzeiro .....	50
Tabela 28: Número de tripulantes de navios de cruzeiro .....	51
Tabela 29: Movimento de passageiros interilhas.....	52
Tabela 30: Escalas de navios passageiros entre as ilhas do Triângulo e A. Heroísmo .....	54
Tabela 31: Movimento de embarcações de recreio não locais .....	56
Tabela 32: Classes das embarcações de recreio não locais.....	57
Tabela 33: Nacionalidade das embarcações não locais .....	58
Tabela 34: Movimento de tripulantes de embarcações de recreio não locais .....	59
Tabela 35: Descarga de inertes provenientes do mar .....	60
Tabela 36: Efetivo médio .....	63
Tabela 37: Tipo de vínculo do efetivo em 31 de dezembro .....	64
Tabela 38: Recursos humanos por Direção Geral e áreas de apoio e suporte em 31 de dezembro .....	64
Tabela 39: Distribuição dos Recursos Humanos por regimes de trabalho .....	65
Tabela 40: Escalões etários do efetivo em 31 de dezembro.....	66
Tabela 41: Antiguidade do efetivo em 31 de dezembro.....	67
Tabela 42: Escolaridade do efetivo em 31 de dezembro.....	69
Tabela 43: Indicadores de sinistralidade .....	70

<i>Tabela 44: Acidentes por Direção Geral</i> .....	70
<i>Tabela 45: Indicadores de formação</i> .....	70
<i>Tabela 46: Investimento realizado por ilha</i> .....	72
<i>Tabela 47: Formação do Resultado líquido</i> .....	92
<i>Tabela 48: Composição do volume de negócios</i> .....	94
<i>Tabela 49: Gastos operacionais</i> .....	95
<i>Tabela 50: Gastos com o pessoal</i> .....	95
<i>Tabela 51: Gastos com o pessoal (órgãos sociais e pessoal)</i> .....	96
<i>Tabela 52: Remunerações do pessoal</i> .....	96
<i>Tabela 53: Remunerações normais do pessoal</i> .....	97
<i>Tabela 54: Fornecimentos e serviços externos</i> .....	97
<i>Tabela 55: Serviços especializados</i> .....	98
<i>Tabela 56: Subcontratos</i> .....	99
<i>Tabela 57: Energia e fluidos</i> .....	99
<i>Tabela 58: Gastos de depreciação e amortização</i> .....	100
<i>Tabela 59: Resultado operacional</i> .....	101
<i>Tabela 60: Resultado financeiro</i> .....	101
<i>Tabela 61: Fundos libertos</i> .....	102
<i>Tabela 62: Balanços</i> .....	103
<i>Tabela 63: Fundo de manei</i> o .....	104
<i>Tabela 64: Indicadores económicos</i> .....	105
<i>Tabela 65: Indicadores financeiros</i> .....	105
<i>Tabela 66: Empresas subsidiárias</i> .....	106
<i>Tabela 67: Empresas associadas</i> .....	106
<i>Tabela 68: Passageiros transportados por linha</i> .....	108
<i>Tabela 69: Viaturas transportadas por linha</i> .....	109
<i>Tabela 70: Resumo dos balanços da Atlânticoline</i> .....	110
<i>Tabela 71: Demonstração de resultados da Atlânticoline</i> .....	110
<i>Tabela 72: Indicadores económicos e financeiros dos operadores portuários</i> .....	112
<i>Tabela 73: Balanços dos Operadores Portuários</i> .....	113
<i>Tabela 74: Demonstração de resultados dos Operadores Portuários</i> .....	114
<i>Tabela 75: Quadro resumo das últimas previsões do FMI para a economia portuguesa</i> .....	122

## Índice das Figuras

<i>Figura 1: Navios e embarcações entrados em 2019</i> .....	20
<i>Figura 2: Evolução mensal do número de escalas em 2019</i> .....	21
<i>Figura 3: Tipologia de navios e embarcações entrados em 2019</i> .....	23
<i>Figura 4: GT por tipo de navios e embarcações entrados em 2019</i> .....	24
<i>Figura 5: Evolução mensal da arqueação dos navios em 2019</i> .....	25
<i>Figura 6: GT de navios e embarcações entrados em 2019</i> .....	26
<i>Figura 7: Estadia de navios e embarcações em 2019</i> .....	27
<i>Figura 8: Estadia dos navios e embarcações entrados em 2019</i> .....	28
<i>Figura 9: Mercadorias movimentadas em 2019</i> .....	29

Figura 10: Mercadorias movimentadas em 2019 .....	30
Figura 11: Mercadorias carregadas e descarregadas em 2019 .....	32
Figura 12: Movimento de contentores (TEU) cheios em 2019 .....	37
Figura 13: TEU cheios por meses no último triénio .....	38
Figura 14: TEU cheios por meses em 2019 .....	39
Figura 15: TEU cheios por meses em 2019 – restantes portos .....	39
Figura 16: Movimento de TEU cheios carregados e descarregados em 2019 .....	41
Figura 17: Evolução dos TEU cheios entre os anos de 2012 e 2019 .....	43
Figura 18: Movimento total de passageiros em 2019 .....	46
Figura 19: Movimento de passageiros em navios de cruzeiro em 2019 .....	47
Figura 20: Passageiros em navios de cruzeiro por meses no último triénio .....	48
Figura 21: Escalas de cruzeiros por tipologia de operação .....	49
Figura 22: Principais nacionalidades dos passageiros de cruzeiros no último triénio .....	51
Figura 23: Movimento de passageiros interilhas em 2019 .....	52
Figura 24: Movimento dos navios de passageiros nas ilhas do Triângulo e A. Heroísmo em 2019 .....	54
Figura 25: Movimento de embarcações de recreio não locais em 2019 .....	56
Figura 26: Movimento de embarcações de recreio não locais no último triénio .....	57
Figura 27: Tripulantes de embarcações de recreio não locais em 2019 .....	59
Figura 28: Descarga de inertes provenientes do mar em 2019 .....	60
Figura 29: Descarga de inertes no último triénio (m <sup>3</sup> ) .....	61
Figura 30: Escalões etários do efetivo por sexo em 2019 .....	66
Figura 31: Escalões etários do efetivo entre 2017 e 2019 .....	67
Figura 32: Antiguidade do efetivo por sexo em 2019 .....	68
Figura 33: Antiguidade do efetivo entre 2017 e 2019 .....	68
Figura 34: Escolaridade do efetivo por sexo em 2019 .....	69
Figura 35: Investimento por ilha em 2019 .....	72
Figura 36: Componentes de Fornecimentos e serviços externos em 2019 .....	98
Figura 37: Linhas praticadas pela Atlânticoline .....	108
Figura 38: Passageiros transportados por linha no último triénio .....	109

## CAPÍTULO I – RELATÓRIO DE GESTÃO

### 0. Mensagem do Conselho de Administração

Os portos constituem um elemento central em qualquer sistema de transporte, sendo interfaces fundamentais entre os modos de transporte marítimo e terrestre, com impacto determinante no conjunto da economia.

Num contexto insular, a importância dos portos é ainda superior, atendendo a que praticamente a totalidade da entrada e saída de mercadorias movimentadas é realizada através dos portos, sendo as alternativas residuais e com custos muito superiores para todos os agentes económicos envolvidos.

As características arquipelágicas da Região Autónoma dos Açores enfatizam ainda mais a importância estrutural dos portos no contexto económico e social, enquanto elementos vitais para a distribuição de mercadorias e movimentação de pessoas.

Neste contexto, a missão da Portos dos Açores é absolutamente crítica para a economia da Região Autónoma dos Açores.

As características arquipelágicas da Região Autónoma dos Açores enfatizam ainda mais a importância estrutural dos portos no contexto económico e social, enquanto elementos vitais para a distribuição de mercadorias e movimentação de pessoas.

O furacão “Lorenzo”, fenómeno verdadeiramente extraordinário, colocou em evidência a dependência da economia para com o transporte marítimo de mercadorias e, na necessidade de redefinição do modelo do mesmo nos Açores.

O nível de destruição provocado pelo furacão “Lorenzo”, embora tenha sido particularmente visível no porto das Lajes das Flores, contemplou a quase generalidade das infraestruturas portuárias e de náutica de recreio do arquipélago, embora de forma muito díspar.

Em novembro, a Portos dos Açores, S.A., representada pelo Presidente do Conselho de Administração, Dr. Miguel Costa, foi eleita, no decorrer de reunião da Assembleia Geral da Associação dos Portos de Portugal (APP), para o cargo de Vogal da Direção da APP, no período de 2019-2021. A participação concreta da Portos dos Açores, S.A. no âmbito desta organização tem permitido, por outro lado, que a administração portuária regional seja parceira em vários projetos transversais no universo nacional, como são exemplos os saltos tecnológicos potenciados com a criação da JUP (Janela Única Portuária) e a sua transição, em curso, para a JUL (Janela Única Logística), bem como a assunção de uma estratégia concertada de *marketing* de todos os portos portugueses – incluindo os açorianos – ao nível da sua promoção externa, particularmente junto da indústria de cruzeiros de turismo e nas

feiras internacionais. Nas funções que a Portos dos Açores, S.A. assume a partir de agora na Direção da APP, o Presidente Dr. Miguel Costa fará parte de uma equipa executiva que integra, ainda, o Presidente da Administração dos Portos de Sines e do Algarve, S.A. e a Presidente da Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A..

No exercício de 2019 o conjunto dos portos sob gestão da Portos dos Açores atingiu um total de 2.381 mil toneladas de mercadorias movimentadas e um total de 2.797 de escalas de navios e embarcações. O volume de negócios atingiu um total de 21,5 milhões de euros.

## 1. Indicadores

	Unidade	2015	2016	2017	2018	2019
<b>Movimento portuário</b>						
Escalas de navios	N.º	2.701	2.828	2.867	2.874	2.797
GT de navios	GT/1000	17.379	17.611	16.774	18.578	18.639
Estadia de navios	N.º	5.679	5.754	5.310	4.907	4.981
Movimento de contentores cheios	N.º	64.935	70.190	70.648	73.356	72.975
Movimento de contentores cheios	TEU	97.535	106.317	108.488	113.944	113.752
Total de mercadorias	'000 tons.	2.138	2.335	2.378	2.482	2.381
Total de passageiros	000	1.167	1.236	1.308	1.283	1.275
Passageiros em cruzeiros	N.º	141.847	125.906	135.783	164.074	148.950
<b>Náutica de recreio</b>						
Escalas de embarcações	N.º	3.689	3.710	4.028	4.428	4.380
Tripulantes	N.º	14.446	15.458	16.820	18.119	17.999
<b>Pessoal</b>						
Efetivo	N.º	271	274	276	273	273
Volume de formação	N.º horas	1.993	2.637	2.188	4.196	4.943
<b>Sinistralidade</b>						
Índice de frequência	-	34,79	35,49	34,59	38,14	39,67
Índice de gravidade	-	0,61	0,20	0,61	0,36	1,10
<b>Finanças</b>						
Volume de negócios	'000 €	17.329	20.083	19.553	20.925	21.476
EBITDA	'000 €	5.373	6.358	1.331	3.573	3.001
Resultados operacionais	'000 €	-2.090	-986	-5.887	-295	-1.235
Resultado líquido	'000 €	-4.516	-3.400	-7.996	-2.367	-3.713
Fundos libertos (cash-flow)	'000 €	2.632	3.643	-1.717	1.295	912
Autonomia financeira <sup>(1)</sup>	-	0,66	0,65	0,65	0,65	0,63
Rentabilidade das vendas <sup>(2)</sup>	%	-12,06	-4,91	-30,11	-1,41	-5,75
Rentabilidade dos capitais próprios <sup>(3)</sup>	%	-2,23	-1,60	-3,30	-0,98	-1,48

<sup>(1)</sup> Capital próprio/Ativo total líquido

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

<sup>(2)</sup> Resultados operacionais/Volume de negócios

<sup>(3)</sup> Resultados líquidos/Capital próprio

## 2. Introdução

A atividade portuária é um sector económico estratégico para a Região Autónoma dos Açores, doravante também designada RAA ou Região, designadamente para o seu desenvolvimento económico e social e, em particular e de grande peso, para as exportações. O ano de 2019 foi para a empresa pública Portos dos Açores caracterizado por um ano de contínua consolidação das áreas de negócio e que culminou com a aprovação, a 15 de novembro, de novos estatutos para esta empresa pública.

O ano contabilístico fecha com o valor mais alto do indicador volume de negócios desde a fusão, ocorrida em 2011, registando um valor total da ordem dos 21,5 milhões de euros.

Os resultados obtidos revelam que todos os segmentos de negócio onde a Portos dos Açores oferece os seus serviços verificaram um ligeiro decréscimo. Não obstante, houve um que, durante o ano de 2019, cresceu, o segmento de navios de turismo, comumente generalizado “Cruzeiros”. Este resultado é muito positivo, uma vez que esta administração portuária tem realizado um forte investimento na sua promoção e melhoria das suas condições de receção. Os resultados deste segmento são de carácter geral à sociedade, indo de encontro ao objeto social desta administração portuária em contribuir para o desenvolvimento económico e social das ilhas onde opera.

Em outubro deste ano a empresa sofreu um forte impacto derivado das condições meteorológicas adversas que, com a passagem do furacão “Lorenzo”, destruíram totalmente o porto principal da ilha das Flores, condicionando o abastecimento regular de todo o grupo ocidental da Região.

Numa análise aos segmentos de negócio da Portos dos Açores, a atividade de navios de turismo na RAA encerra o ano em crescimento, mais 2,9 por cento que em igual período do ano anterior (142 escalas em 2019 em comparação com 138 escalas em 2018). A ilha onde se registou a maior variação positiva, relativa, foi a Graciosa com um total de sete escalas, comparando com três escalas no ano de 2018. A par da ilha Graciosa foi a ilha do Pico que registou o segundo maior crescimento, 50 por cento, comparativamente ao ano anterior.

O número de passageiros cruzeiristas revela que o aumento do número de escalas, mais quatro escalas que no ano anterior, não foi refletido num aumento do número de cruzeiristas. As únicas ilhas onde este cenário não se verificou foram as ilhas Terceira e Graciosa onde, o n.º de passageiros de navios de turismo cresceu no cômputo das duas ilhas cerca de 35 por cento, face ao mesmo período do ano anterior. No período de janeiro a dezembro, as ilhas Terceira e Graciosa receberam mais 8.471 cruzeiristas, que em igual período do ano anterior.

A náutica de recreio teve a sua melhor marca, em termos relativos, na ilha de São Miguel, Marina de Ponta Delgada, onde registou um crescimento no número de entradas de iates não locais de cerca de 14 por cento. No cômputo das sete ilhas, onde existe oferta deste segmento por parte da administração portuária, registou-se um ligeiro decréscimo de cerca de 1,1 por cento.

No segmento da atividade comercial do transporte marítimo de mercadorias ocorreu um ligeiro decréscimo de cerca de 4,1 por cento, decréscimo este que foi generalizado pelos portos comerciais que movimentam carga, face ao ano anterior.

Foram desenvolvidos vários projetos de âmbito interno, regional; nacional e internacional, dos quais se destacam os seguintes:

-  Portal da internet da empresa;
-  Transição da JUP para a JUL;
-  Plataforma Eletrónica de Contratação Pública;
-  INTERREG-ECOMARPORT;
-  INTERREG-NAUTICOM;
-  INTERREG ATLANTIC - BLUE PORT;
-  SOCLIMPACT.

### 3. Enquadramento estratégico

O maior desafio de uma administração portuária é o de definir uma linha orientadora de atuação, promovendo a utilização eficiente das infraestruturas, do bom desempenho dos serviços portuários e do valor gerado para os utentes dos portos.

Nos termos legais e estatutários, a Portos dos Açores, tem por objeto a administração dos portos de Vila do Porto, na ilha de Santa Maria, de Ponta Delgada, na ilha de São Miguel, da Praia da Vitória e das Pipas (Angra do Heroísmo), na ilha Terceira, da Praia, na ilha Graciosa, da Calheta e de Velas, na ilha de São Jorge, das Lajes, de São Roque e da Madalena, na ilha do Pico, da Horta, na ilha do Faial, das Lajes e de Santa Cruz (Poças), na ilha das Flores, e da Casa, na ilha do Corvo e, de outros que lhe venham a ser atribuídos, visando a sua exploração, conservação e desenvolvimento e abrangendo o exercício das competências e prerrogativas de autoridade portuária que lhe estejam ou venham a estar cometidas. Acham-se incluídas nos portos mencionados no número anterior, com funções comerciais gerais, as infraestruturas destinadas a servir os fluxos marítimos de passageiros, bem como as marinas e núcleos de recreio náutico integrados nas respetivas áreas de jurisdição.

Na referência normativa ISO<sup>1</sup> 9001 a Portos dos Açores está certificada para o seguinte âmbito:

*Prestação de serviços portuários e de apoio à náutica de recreio nas ilhas de Santa Maria, São Miguel, Terceira, Graciosa, Pico, Faial, São Jorge, Flores e Corvo.*

Na referência normativa OHSAS<sup>2</sup> 18001 a Portos dos Açores está certificada para o seguinte âmbito:

*Gestão de infraestruturas e equipamentos portuários nas ilhas Terceira e Graciosa.*

De acordo com diversas disposições constantes do sistema de gestão, o Conselho de Administração procedeu à elaboração do documento “Intenção Estratégica”, documento aprovado em finais de 2017. No documento em apreço e, de entre os aspetos mais relevantes constantes do mesmo, há a destacar:

#### Visão

*Fazer da Portos dos Açores, S.A. uma referência em termos de organização, potenciando a localização dos seus portos e marinas.*

<sup>1</sup> Abreviação para *International Organization for Standardization*

<sup>2</sup> Acrónimo para *Occupational Health and Safety Assessment Series*

## Missão

*Garantir a prestação de um serviço público de gestão de infraestruturas e equipamentos portuários ao mais elevado nível, focado na promoção da eficácia e eficiência das operações, acrescentando valor e contribuindo para o desenvolvimento económico, social e ambiental da Região Autónoma dos Açores.*

Para além disto, foram definidos um conjunto de compromissos, no âmbito da política de gestão:

-  Compromisso com os clientes;
-  Compromisso com as pessoas;
-  Compromisso com todos.

Por último, referência aos objetivos estratégicos definidos:

-  Promover condições e locais de trabalho saudáveis e seguros;
-  Otimizar a operação e incrementar a competitividade;
-  Desenvolver ações promocionais a nível portuário e da náutica de recreio;
-  Desenvolver a utilização das áreas dominiais;
-  Promover uma cultura de responsabilidade e a motivação das pessoas.

No longo prazo, os desafios estratégicos para a Portos dos Açores equiparam-se aos grandes desafios da economia dos serviços públicos. Alterações climáticas; alterações demográficas e transição para uma sociedade de serviços públicos *online* irão marcar o percurso futuro da empresa pública.

## 4. Áreas de negócio

### 4.1. Enquadramento macroeconómico

O crescimento da economia mundial, segundo as últimas projeções do Fundo Monetário Internacional<sup>3</sup>, prevê que se atinja um crescimento de 2,9 por cento, face a 2018. A economia dos Estados Unidos da América (EUA) registou um crescimento de 2,3 por cento; a economia do Japão uma variação homóloga positiva de 0,7 por cento e a economia chinesa um crescimento de 6,1 por cento. O comércio mundial de mercadorias decresceu 0,4 por cento com as exportações dos EUA para a China a caírem 12 por cento e as exportações da China para os EUA a registarem um decréscimo de 15 por cento. Recorde-se que as relações comerciais entre os dois gigantes mundiais tornaram-se hostis em fevereiro de 2018 aquando da aplicação de taxas aduaneiras, por parte dos EUA, sobre importações chinesas, taxas essas fixadas entre 20 e 30 por cento. A retaliação chinesa chegou em abril, do mesmo ano, com o anúncio de direitos *antidumping* de 178,6 por cento sobre as importações de sorgo dos EUA. A zona euro registou um crescimento de 1,2 por cento; uma taxa de desemprego de 7,6 por cento e uma taxa de inflação de 1,3 por cento<sup>4</sup>.

Tabela 1: Evolução dos principais indicadores da economia mundial em 2018-2021

	2018	2019	2020p	2021p
<b>PIB Mundial (volume %VH)</b>	<b>3,6</b>	<b>2,9</b>	<b>-3,0</b>	<b>5,8</b>
<i>Portugal</i>	2,6	2,2	-8,0	5,0
<i>Estados Unidos da América</i>	2,9	2,3	-5,9	4,7
<i>Zona Euro</i>	1,9	1,2	-7,5	4,7
<i>Espanha</i>	2,4	2,0	-8,0	4,3
<i>Alemanha</i>	1,5	0,6	-7,0	5,2
<i>Japão</i>	0,3	0,7	-5,2	3,0
<i>China</i>	6,6	6,1	1,2	9,2
<i>Índia</i>	6,1	4,2	1,9	7,4
<i>Canadá</i>	1,9	1,6	-6,2	4,2
<i>Rússia</i>	2,3	1,3	-5,5	3,5
<i>Brasil</i>	1,3	1,1	-5,3	2,9
<b>Comércio Mundial de Bens e Serviços</b>	<b>3,7</b>	<b>0,9</b>	<b>-11,0</b>	<b>8,4</b>

P – projetado; VH – variação homóloga  
 Fonte: Fundo Monetário Internacional

<sup>3</sup> World Economic Outlook Update, April 2020

<sup>4</sup> Eurostatistics — Data for short-term economic analysis, 2020 edition - 01/2020

A economia portuguesa, segundo os últimos dados do Instituto Nacional de Estatística, cresceu 2,2 por cento (2,6 por cento em 2018), superando todas as expectativas e, mantendo a sua contínua recuperação, desde o ano de 2013. O Índice de Preços no Consumidor subiu 0,3 por cento, o valor mais modesto em Portugal desde o ano de 2014, ano em que a inflação foi negativa. No período completo de 2019 a balança corrente e de capital apresentou uma capacidade de financiamento de 1.871 milhões de euros, o que compara com uma capacidade de financiamento de 2.832 milhões de euros em 2018. Neste período, as exportações de mercadorias registaram um crescimento de 3,6 por cento e as importações de mercadorias de 6,6 por cento, o que resultou num agravamento do défice da balança comercial de 16,2 por cento, que, em termos nominais, corresponde a 2.842 milhões de euros. A taxa de cobertura das importações pelas exportações foi de 74,6 por cento, menos 2,1 por cento que em igual período de 2018.

No ano de 2019, as exportações para a União Europeia (EU) cresceram 4,5 por cento, face a igual período do ano anterior e, as exportações com destino à UE-15 registaram uma variação homóloga positiva de 4,3 por cento. Foram as exportações para o mercado alemão e francês que mais contribuíram para este resultado, não obstante o mercado espanhol continuar a liderar como principal destino das exportações portuguesas. Na exportação para países terceiros, destacam-se as variações muito positivas das exportações para o Canadá (75,5 por cento); Turquia (26,8 por cento) e Itália (9,0 por cento). Em ciclo inverso encontram-se os destinos Argélia (-24 por cento); Angola (-18,1 por cento) e China (-8,3 por cento).

Do lado das importações, o mercado UE-28 manteve-se como principal origem das importações portuguesas (76,4 por cento do total). As importações do mercado comunitário cresceram 7,5 por cento, em termos homólogos e do mercado UE-15 cresceram 7,0 por cento. Fora da União Europeia é a China que lidera o principal mercado onde são realizadas as aquisições portuguesas, seguida dos mercados dos EUA (+1,9 por cento) e Rússia (+1,4 por cento).

A economia açoriana registou, durante o ano de 2019, um desempenho positivo com valores muito favoráveis para o sector terciário (turismo), mas revela uma certa fragilidade em sectores chave, como o primário (pesca) e secundário (construção) – vide quadro abaixo.

Tabela 2: Principais indicadores macroeconómicos para os Açores (SREA) em 2019

Indicador (Taxa de variação homóloga)	Açores	País
População empregada	1,7	1,0
Atividade económica	1,8	2,1
Operações nacionais na Rede Multibanco	6,6	5,7
Taxa de desemprego	7,9	6,5
Taxa média de inflação	0,5	0,3
Leite entregue nas fábricas	0,4	(-0,1)
Exportação de carne bovina	17,5	nd.
Exportação de gado vivo	3,0	nd.
Pesca descarregada	(-30,8)	nd.
Produção de queijo	9,5	3,8
Licenciamento de novas construções	1,8	2,4
Venda de cimento	(-14,8)	14,9
Dormidas	17,7	4,1
Passageiros desembarcados	5,2	6,8
Venda de automóveis ligeiros	(-1,5)	(-2,0)

nd. – não disponível

Fonte: Serviço Regional de Estatística dos Açores

Em jeito de conclusão, deixa-se uma nota à evolução do movimento de mercadorias no sistema portuário do continente, no ano de 2019, que registou um movimento de 86,9 milhões de toneladas, o que representa uma variação negativa, face a 2018, de 6,2 por cento. Esta quebra é o reflexo do desempenho negativo de vários portos nos segmentos importação de carvão e petróleo bruto e *transshipment* de contentores, mas em especial no porto de Sines. No porto de Sines a diminuição das importações de carvão e petróleo bruto são fruto da opção portuguesa em apostar na utilização de energias de fontes renováveis e do gás natural liquefeito e, da diminuição de operações de *transshipment*, que resultou numa quebra de 28,3 por cento no volume de TEU. No global, o porto de Sines, que representa uma quota de 48,1 por cento do mercado do continente, decresceu 12,7 por cento do volume movimentado (menos 8,1 milhões de toneladas). Os portos de Aveiro; Figueira da Foz; Faro e Portimão representaram, em conjunto, uma quebra de 240 mil toneladas. Em registo ascendente estão os portos de Leixões (+1,8 por cento); Setúbal (+3,1 por cento); Viana do Castelo (+16,5 por cento) e Lisboa (+0,04 por cento) que, no seu conjunto, movimentaram mais 595,6 mil toneladas, em termos homólogos.

#### 4.2. Atividade portuária

Em 2019, os portos dos Açores apresentam uma evolução relativamente similar à do ano anterior, evidenciando alguns indicadores de atividade operacional variações residuais positivas, enquanto outros registam variações negativas pouco significativas.

Por exemplo, ao nível das escalas dos navios, estas sofreram uma variação percentual negativa de 2,68 por cento. Contudo, esta variação foi compensada pelas variações positivas de 0,33 por cento ao nível da dimensão dos navios e de 1,51 por cento nas respetivas estadias.

Apesar de se ter assistido a uma variação negativa de 4,07 por cento na totalidade das mercadorias movimentadas nos portos dos Açores, constatou-se em sentido oposto a uma variação positiva de 0,98 por cento no total dos TEUs (unidade equivalente a um contentor de 20 pés) movimentados nos portos comerciais da Região Autónoma dos Açores.

No que concerne ao movimento de passageiros interilhas, observou-se uma variação positiva de 0,62 por cento. Em contrapartida, verificou-se ao nível dos passageiros transportados em navio de cruzeiro uma variação negativa de 9,22 por cento.

Nas seções abaixo representadas, tentar-se-á esmiuçar com maior detalhe os valores acima apresentados.

#### 4.2.1. Movimento de navios e embarcações

##### 4.2.1.1. Introdução

No ano de 2019, foi atingido um total de 2.797 escalas de navios e embarcações no conjunto dos portos açorianos, sendo os principais portos o de Ponta Delgada e de Praia da Vitória, que representam 54 por cento do total das escalas. As principais proveniências e destinos dos navios são os portos de Lisboa e Leixões, informa-se que no que respeita às origens, o somatório de Lisboa e Leixões representam 7,4 por cento do respetivo total e, ao nível dos destinos, os dois portos acima referidos representam 6,0 por cento do total dos portos de destino, no total das escalas.

Comparativamente ao ano anterior, verificou-se uma variação negativa de 2,68 por cento, o que significa menos 77 escalas.

Para este efeito, contribuíram principalmente, o porto de São Roque com menos 34 escalas, o porto de Ponta Delgada com menos 31 escalas e os portos de Vila do Porto e Horta com menos 27 escalas cada.

Em sentido oposto, verificaram-se mais 38 escalas no porto da Praia da Vitória, e mais 10 escalas no porto da Praia da Graciosa. Os restantes portos tiveram variações residuais.

Tabela 3: Navios e embarcações entradas

Portos	Ilhas	2019	2018	Var.
Ponta Delgada	São Miguel	834	865	-3,58%
Praia da Vitória	Terceira	689	651	5,84%
Velas	São Jorge	292	297	-1,68%
Horta	Faial	289	316	-8,54%
São Roque	Pico	218	252	-13,49%
Praia	Graciosa	197	187	5,35%
Vila do Porto	Santa Maria	176	203	-13,30%
Lajes	Flores	49	49	0,00%
Calheta	São Jorge	43	43	0,00%
Angra do Heroísmo	Terceira	5	8	-37,50%
Madalena	Pico	2	1	100,00%
Lajes	Pico	2	1	100,00%
Corvo	Corvo	1	1	0,00%
<b>Total</b>		<b>2 797</b>	<b>2 874</b>	<b>-2,68%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

No que respeita à arqueação dos navios e embarcações, medida em unidades de GT (*Gross Tonnage*), observa-se em 2019 uma variação residual positiva de 0,33 por cento.

Tabela 4: Arqueação de navios e embarcações entrados

Portos	Ilhas	Unidade: '000 GT		
		2019	2018	Var.
Ponta Delgada	São Miguel	10 602	10 261	3,33%
Praia da Vitória	Terceira	3 611	3 509	2,91%
Horta	Faial	1 508	1 628	-7,41%
Velas	São Jorge	842	892	-5,66%
São Roque	Pico	798	887	-10,06%
Praia	Graciosa	608	640	-5,01%
Vila do Porto	Santa Maria	377	454	-17,07%
Lajes	Flores	255	238	7,19%
Calheta	São Jorge	20	27	-27,08%
Angra do Heroísmo	Terceira	9	27	-66,31%
Lajes	Pico	7	7	8,99%
Madalena	Pico	2	1	193,33%
Corvo	Corvo	1	7	-91,01%
<b>Total</b>		<b>18 639</b>	<b>18 578</b>	<b>0,33%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

Tal variação positiva residual de 0,33 por cento, deveu-se principalmente às variações positivas de 3,33 por cento no porto de Ponta Delgada e de 2,91 por cento no porto da Praia da Vitória. Estes dois portos de maior dimensão, possuem uma clara relevância comparativamente aos restantes portos. Pelo contrário, há que salientar as variações negativas nos portos das designadas ilhas do "Triângulo", isto é, o porto da Horta, na ilha do Faial (-7,41 por cento), o porto das Velas, em São Jorge (-5,66 por cento), e o porto de São Roque, com uma variação negativa na ordem de 10,06 por cento. Nos restantes portos obtiveram-se variações menos significativas.

Neste contexto, a taxa de arqueação média por navio foi de 6,67 milhares de GT no ano em apreço, o que compara com uma arqueação média de 6,46 mil GT em 2018, observando-se um aumento de 3,1 por cento na arqueação média dos navios e embarcações com escala nos portos sob jurisdição da Portos dos Açores.

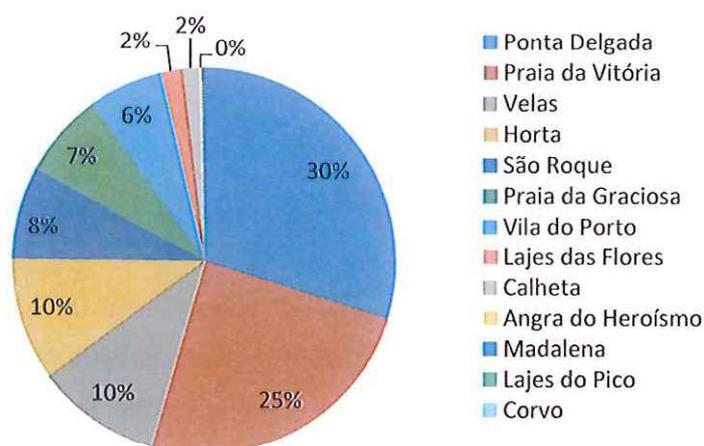
No que respeita à estadia dos navios e embarcações, observa-se uma variação positiva de 1,51 por cento, comparativamente ao ano de 2018. Atingiu-se em média, uma estadia de 1,78 dias em termos globais, sendo o porto de Ponta Delgada aquele onde se verifica uma estadia média mais elevada, da ordem dos 2,34 dias.

*Tabela 5: Estadia de navios e embarcações entrados*

		Unidade: dias		
Portos	Ilhas	2019	2018	Var.
Ponta Delgada	São Miguel	1 955	1 895	3,17%
Praia da Vitória	Terceira	1 387	1 220	13,69%
Horta	Faial	439	588	-25,34%
Velas	São Jorge	346	306	13,07%
São Roque	Pico	229	262	-12,60%
Praia	Graciosa	214	190	12,63%
Vila do Porto	Santa Maria	211	231	-8,66%
Calheta	São Jorge	91	43	111,63%
Lajes	Flores	88	159	-44,65%
Madalena	Pico	10	1	900,00%
Angra do Heroísmo	Terceira	8	10	-20,00%
Lajes	Pico	2	1	100,00%
Corvo	Corvo	1	1	0,00%
<b>Total</b>		<b>4 981</b>	<b>4 907</b>	<b>1,51%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

#### 4.2.1.2. Movimento de navios e embarcações



*Figura 1: Navios e embarcações entrados em 2019*

No porto de Ponta Delgada no ano de 2019 escalaram 834 navios e embarcações, o que correspondeu a 30 por cento do total das entradas nos portos Açorianos. O porto da Praia da Vitória, com 689 embarcações e navios entrados foi o segundo mais relevante, o que representou 25 por cento do total dos navios e embarcações entrados nos portos sob jurisdição da Administração Portuária dos Açores.

Pode-se salientar ainda a importância relativa dos portos das ilhas do “Triângulo”. Nesse caso, escalaram o porto das Velas de São Jorge 292 navios e embarcações, o porto da Horta, 289 navios e embarcações e o porto de São Roque 218 navios e embarcações o que, em termos de somatório, significa 28,57 por cento do total das escalas nos portos Açorianos no ano de 2019.

Finalmente, é importante referir que a partir do início do mês de outubro de 2019, com a passagem do furacão “Lorenzo” pelo Arquipélago dos Açores, assistiu-se a redução significativa no número de escalas totais no porto das Lajes das Flores, com reflexo no número global de escalas.

Tal situação foi parcialmente compensada através da intervenção de remoção de destroços do interior da bacia de manobra do porto, tornando-o operacional numa extensão de 90 metros. Posteriormente, o Governo Regional dos Açores, em conjunto com os armadores de cabotagem insular procedeu ao fretamento do navio porta contentores “Malena”, a fim de repor e garantir o adequado abastecimento regular de bens à população daquela ilha.

Relativamente à evolução mensal do número de escalas, é perfeitamente notória, na figura abaixo, a preponderância dos portos de Ponta Delgada e Praia da Vitória ao longo da totalidade dos meses do ano.

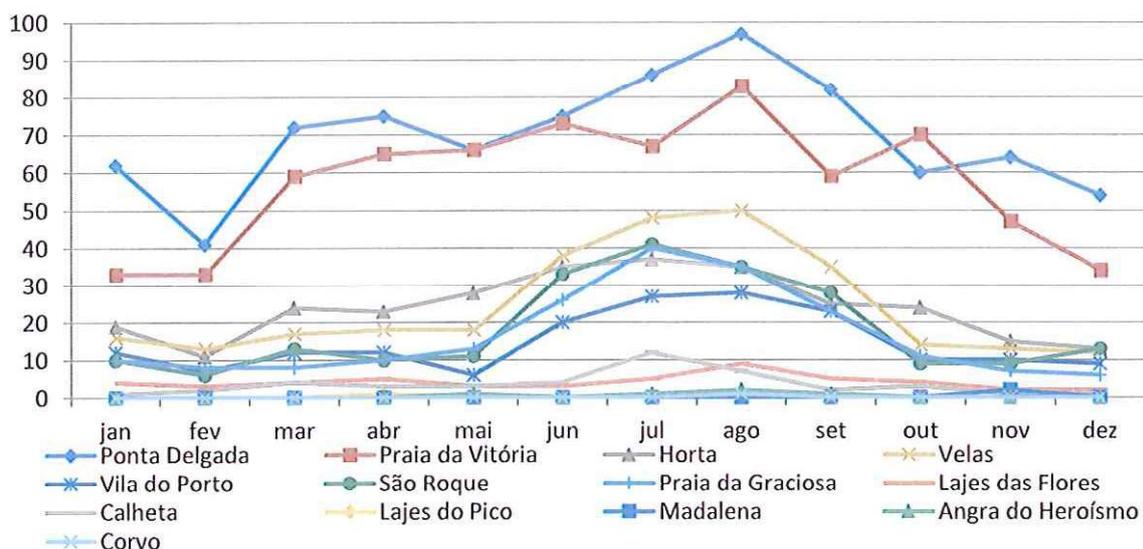


Figura 2: Evolução mensal do número de escalas em 2019

É relativamente notória uma sazonalidade no volume de tráfego de navios e embarcações nos portos dos Açores, evidenciada no número de escalas registadas nos meses de junho a setembro, decorrente sobretudo do elevado fluxo das escalas dos navios de passageiros interilhas naquele período. A média mais elevada em termos de escalas verifica-se no porto de Ponta Delgada com 70 escalas por mês, seguida do porto da Praia da Vitória com uma média de 57 escalas mensais.

Nos restantes portos, destacam-se os portos da Horta e das Velas com médias mensais sensivelmente semelhantes, na ordem das 24 escalas. Observa-se ainda que no porto de São Roque entram em média 18 navios ou embarcações e, nos restantes portos obtêm-se valores inferiores.

*Tabela 6: Tipologia de navios e embarcações entrados*

Tipo de navios	2019	2018	Var.
Porta contentores	754	738	2,17%
Carga geral	662	750	-11,73%
Passageiros	569	596	-4,53%
Outros	287	331	-13,29%
Tanque	280	278	0,72%
Cruzeiros	142	138	2,90%
Graneleiros	103	43	139,53%
<b>Total</b>	<b>2 797</b>	<b>2 874</b>	<b>-2,68%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

No que respeita à tipologia dos navios e embarcações, ao contrário do ano anterior, os navios que mais se evidenciam são os navios porta contentores, com 754 escalas, o que significa uma variação positiva de 2,17 por cento face ao ano anterior. Este número de escalas de navios porta contentores decorre das obrigações definidas no regime de prestação de serviço de transporte marítimo regular entre o Continente e a Região Autónoma dos Açores, estabelecido no Decreto-Lei nº7/2006, de quatro de janeiro.

De seguida destacam-se os navios e embarcações de carga geral, com 662 escalas. Todavia, neste tipo de navios e embarcações, observou-se uma variação negativa de 11,73 por cento face ao ano anterior. Existe uma elevada afetação deste tipo de embarcações às operações de tráfego local, principalmente as embarcações de pequeno porte como por exemplo o “Baía dos Anjos” com escalas entre Ponta Delgada e Vila do Porto, ou ainda o “Espírito Santo”, com escalas entre o porto da Praia da Vitória e a Praia da Graciosa. Em portos de menor dimensão como, por exemplo, Calheta e Madalena, este tipo de embarcações representa praticamente a totalidade das escalas.

Em terceiro lugar, em termos de preponderância, atracam nos nossos portos os navios de passageiros, com particular relevância para os navios que garantem as rotas interilhas, a cargo da Atlânticoline, quer anualmente, quer ainda a nível sazonal, entre os meses de maio até ao final do mês de setembro.

Salienta-se ainda uma variação residual positiva de 0,72 por cento nos navios do tipo tanque, o que corresponde a mais duas escalas. No que respeita aos navios do tipo cruzeiros, assiste-se a uma variação positiva de 2,90 por cento.

Relativamente aos navios que transportam granéis sólidos, presencia-se a um incremento muito relevante na ordem das 60 escalas, derivado das escalas extraordinárias do navio “Coral da Horta” no Porto da Praia da Vitória, o que corresponde a uma variação positiva de 139,53 por cento.

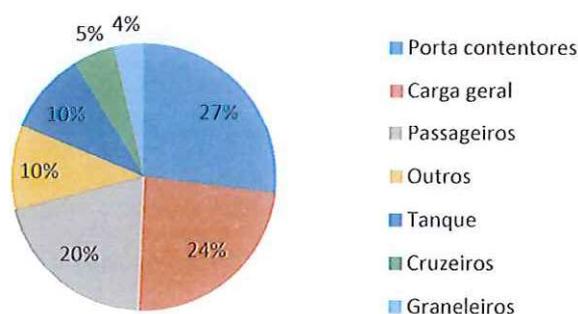


Figura 3: Tipologia de navios e embarcações entrados em 2019

#### 4.2.1.3. Arqueação de navios e embarcações

No que respeita à dimensão dos navios medida em unidades de GT (Gross Tonnage), verifica-se uma variação positiva de 0,33 por cento comparativamente ao ano anterior.

Para este efeito, contribuíram os navios do tipo cruzeiros com 6.746 milhares de GT. Nos navios do tipo porta contentores, assiste-se a uma variação positiva de 1,03 por cento, com uma preponderância relativa de 25,3 por cento ao nível da respetiva dimensão, permitindo um impacto positivo nos rendimentos provenientes da aplicação das respetivas taxas portuárias, mais respetivamente na TUP-Navio.

Assistiu-se também a uma variação significativa no que respeita aos navios do tipo tanque que transportam ramas e produtos petrolíferos, na ordem dos 67,44 por cento. Este incremento traduz também um efeito positivo no rendimento proveniente da aplicação das taxas portuárias constantes do Regulamento de Tarifas, apesar das mesmas para este tipo de navios serem calculadas em função da respetiva arqueação bruta reduzida.

Tabela 7: Arqueação dos navios e embarcações entrados, por tipo de navio

Tipo de navios	Unidade: '000 GT		
	2019	2018	Var.
Cruzeiros	6746	7 291	-7,47%
Porta contentores	4714	4 666	1,03%
Tanque	2601	1 553	67,44%
Passageiros	2592	2 869	-9,65%
Graneleiros	907	952	-4,74%
Carga geral	417	703	-40,70%
Outros	662	545	21,59%
<b>Total</b>	<b>18 639</b>	<b>18 578</b>	<b>0,33%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

No quarto posto de relevância encontram-se os navios de passageiros com 2,59 milhões de GT, apesar de se ter constatado uma redução na dimensão dos navios deste tipo, mais concretamente os que garantem a operação de transporte de passageiros interilhas.

De seguida, por ordem de grandeza, temos os navios graneleiros, com 907 milhares de GT. Este tipo de navios é utilizado no caso dos portos açorianos, para o transporte de cereais e clínquer. Seguem-se os navios de carga geral, com 417 mil GT, apesar de serem os que representam o segundo maior número de escalas, reflexo da respetiva dimensão média, que não atinge mil GT.

Os restantes navios, classificados na categoria de outros, incluem uma diversidade de tipologias, como por exemplo navios em missão científica, navios de guerra, ou ainda rebocadores, tendo atingido no ano em análise um valor de GT máximo na ordem dos 662 milhares de GT.

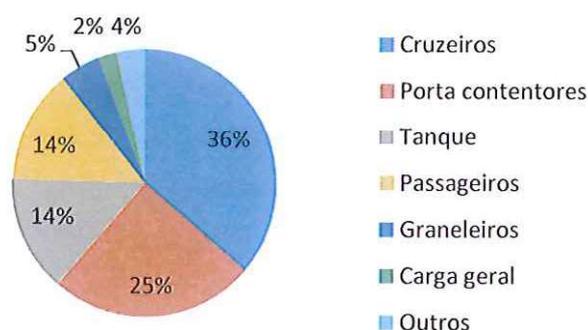


Figura 4: GT por tipo de navios e embarcações entrados em 2019

Relativamente aos portos de atracação, verifica-se que o porto de Ponta Delgada absorve 56,9 por cento do total de GT, refletindo uma variação positiva de 3,33 por cento face ao ano transato. Segue-se nesta análise o porto da Praia da Vitória com 19,4 por cento do total da arqueação bruta dos navios e embarcações, indicando também uma variação positiva na ordem dos 2,91 por cento, o que significa um incremento de 102 milhares de GT.

O terceiro porto com maior dimensão ao nível do GT foi o da Horta, com um peso relativo de 8,1 por cento, apesar de assistirmo a uma variaçãa percentual negativa na ordem dos 7,41 por cento.

Os restantes portos registam um peso relativo que não ultrapassa, individualmente, os cinco por cento e, em termos absolutos, a fasquia de um milhão de GT.

Tabela 8: Arqueação de navios e embarcações entrados

		Unidade: '000 GT		
Portos	Ilhas	2019	2018	Var.
Ponta Delgada	São Miguel	10 602	10 261	3,33%
Praia da Vitória	Terceira	3 611	3 509	2,91%
Horta	Faial	1 508	1 628	-7,41%
Velas	São Jorge	842	892	-5,66%
São Roque	Pico	798	887	-10,06%
Praia	Graciosa	608	640	-5,01%
Vila do Porto	Santa Maria	377	454	-17,07%
Lajes	Flores	255	238	7,19%
Calheta	São Jorge	20	27	-27,08%
Angra do Heroísmo	Terceira	9	27	-66,31%
Lajes	Pico	7	7	8,99%
Madalena	Pico	2	1	193,33%
Corvo	Corvo	1	7	-91,01%
<b>Total</b>		<b>18 639</b>	<b>18 578</b>	<b>0,33%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

No gráfico abaixo apresenta-se a evolução mensal ao nível da dimensão dos navios que atracaram os portos açorianos ao longo do ano de 2019, destacando-se sobremaneira o porto de Ponta Delgada, seguido do porto da Praia da Vitória e o da Horta, por ordem decrescente de relevância.

O mês de abril é o mês em que se atinge o maior volume ao nível da dimensão dos navios, devido à elevada preponderância de escalas de navios de cruzeiro, navios cujo tipo apresenta a maior dimensão média.

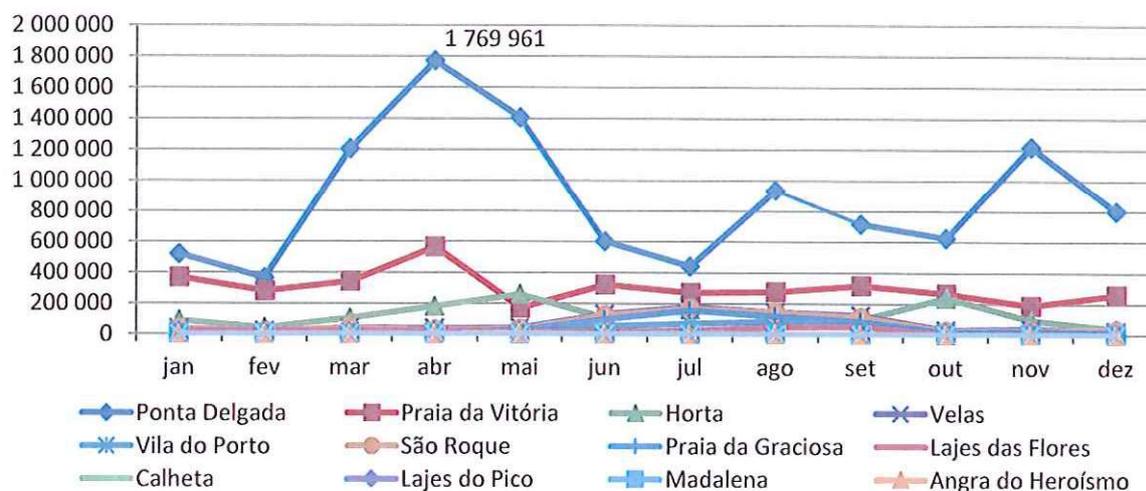


Figura 5: Evolução mensal da arqueação dos navios em 2019

A figura abaixo apresentada destaca a importância do porto de Ponta Delgada comparativamente aos restantes portos no que concerne ao GT, com 57 por cento do total da dimensão dos navios entrados nos portos comerciais sob jurisdição da Portos dos Açores. Realça-se também a preponderância do porto da Praia da Vitória, com cerca de 20 por cento ao nível do GT dos navios e embarcações entrados, seguindo-se, em terceiro lugar, o porto da Horta, com oito por cento no que respeita a este indicador, e os portos de Velas de São Jorge e São Roque, com cerca de cinco por cento e quatro por cento, respetivamente.

De acordo com o observado na figura que se segue, os restantes portos têm uma preponderância residual.

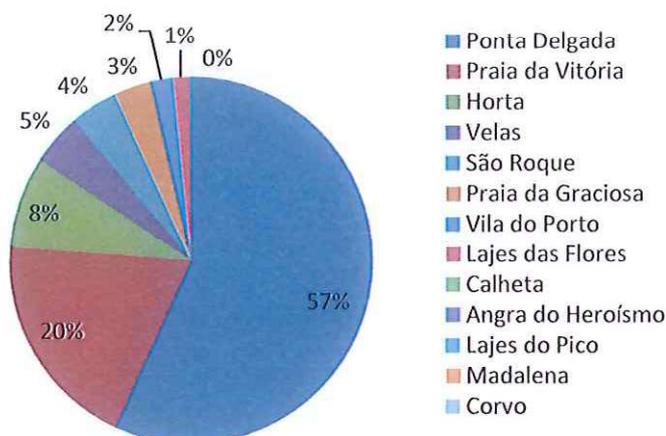


Figura 6: GT de navios e embarcações entrados em 2019

#### 4.2.1.4. Estadia de navios e embarcações

A estadia dos navios e embarcações entrados nos portos Açorianos atingiu no ano de 2019 um total de 4.981 dias, o que corresponde a uma variação positiva de 1,51 por cento relativamente ao ano anterior. Em média, obtiveram-se 1,78 dias de estadia por navio e embarcações entrados nos portos sob jurisdição da Portos dos Açores, incluindo os navios fundeados e os atracados.

No porto de Ponta Delgada foi onde se verificou uma estadia média superior, que correspondeu a 2,34 dias por navio, o equivalente a uma estadia total de 1.955 dias, com uma variação positiva de 3,17 por cento face a 2018.

A figura abaixo apresentada revela que o porto da Praia da Vitória atinge um peso relativo de 28 por cento, o correspondente a 1.387 dias de estadia.

No que respeita aos portos com menor relevância, poder-se-á referir o porto da Horta com 439 dias de estadia, o que significa nove por cento da estadia no conjunto dos portos, e uma estadia média de 1,52 dias. Destaque ainda para o porto da Velas de São Jorge, com sete por cento da estadia total e com uma estadia média da ordem dos 1,18 dias.

Finalmente, observa-se através da figura abaixo representada que os restantes portos, apresentam um peso relativo ao nível deste indicador igual ou inferior a cinco por cento.

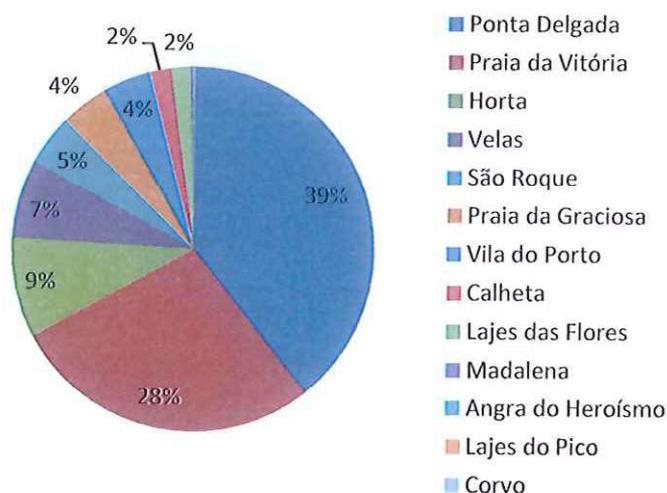


Figura 7: Estadia de navios e embarcações em 2019

À semelhança do ano anterior, foram os navios do tipo carga geral aqueles que obtiveram um maior número de dias de estadia, isto é, de 1.282 dias, com um peso relativo de 25,74 por cento face ao valor global de 4.981 dias de estadia. Seguem-se os navios do tipo outros (por exemplo: navios de guerra; científicos, rebocadores, entre outros), com um total de 1000 dias de estadia. Os navios do tipo porta contentores registam um total de 990 dias de estadia, o que corresponde a um peso relativo de 19,88 por cento e com uma média de 1,31 dias de estacionamento por navio.

Em quarto lugar apresentam-se os navios do tipo passageiros, apesar de se ter constatado a uma variação negativa de 6,30 por cento face ao ano anterior. Este tipo de navios está associado quase em exclusivo ao movimento de passageiros interilhas que é assegurado pelos navios afetos à subsidiária Atlânticoline e em que a Portos do Açores detêm 83,97 por cento do respetivo capital social.

Pode-se ainda destacar os navios do tipo tanque, com 525 dias de estadia e um peso relativo de 10,54 por cento, seguindo-se os navios do tipo graneleiros com uma preponderância relativa de 7,15 por cento, e com uma variação positiva muito significativa, na ordem dos 154,29 por cento. Em último lugar, verificam-se os navios do tipo cruzeiros, com um peso relativo de 3,49 por cento,

correspondendo a uma variação positiva face ao ano anterior de 4,19 por cento, o que em média origina uma estadia de 1,23 dias.

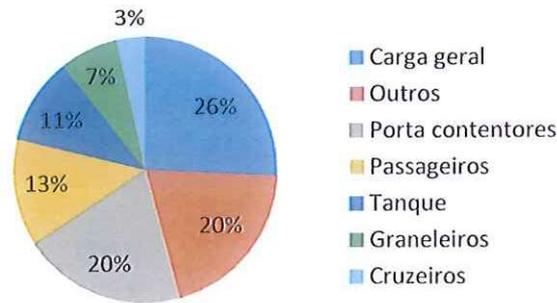


Figura 8: Estadia dos navios e embarcações entrados em 2019

#### 4.2.2. Movimento de mercadorias

##### 4.2.3. Introdução

O volume global de mercadorias movimentadas nos portos do arquipélago dos Açores no ano de 2019 atingiu um valor de 2.382 milhares de toneladas, tendo-se assistido a uma diminuição de 4,07 por cento face aos 2.482 milhares de toneladas registados em 2018.

O porto de Ponta Delgada, com mais de 1,5 milhões de toneladas de mercadorias movimentadas, representa 65 por cento do total das mercadorias movimentadas nos portos açorianos, não obstante ter verificado uma variação residual negativa de 2,01 por cento face a 2018. Segue-se o porto da Praia da Vitória com um peso relativo de 21 por cento face ao total das mercadorias movimentadas nos portos dos Açores, correspondendo a pouco mais de 500 milhares de toneladas.

Ao nível do conjunto das ilhas do grupo do “Triângulo”, os portos da Horta e de São Roque apresentam valores muito aproximados, respetivamente de 91 e 87 milhares de toneladas de mercadorias movimentadas, enquanto o porto de Velas atingiu praticamente as 70 mil toneladas. Em qualquer dos casos registaram-se diminuições face aos valores movimentados no ano imediatamente anterior.

Quanto aos restantes portos, que registam pesos relativos inferiores, nota para o movimento de 38 milhares de toneladas de mercadorias no porto de Vila do Porto, de 31 milhares no porto da Praia da Graciosa e ainda de 25 milhares no porto das Lajes das Flores. Também neste conjunto de portos observaram-se quebras no volume de mercadorias movimentadas em 2019 face ao ano de 2018.

Será importante referir que o porto das Lajes das Flores, devido à extensão dos danos causado pela passagem do furacão “Lorenzo” no arquipélago dos Açores no início de outubro de 2019, registou uma

variação negativa no volume de mercadorias movimentadas em 2019 de 18,62 por cento, a par da também observada no volume de tráfego de navios e embarcações.

Tabela 9: Movimento total de mercadorias

		Unidade: tons.		
Portos	Ilhas	2019	2018	Var.
Ponta Delgada	São Miguel	1.536.310	1.567.798	-2,01%
Praia da Vitória	Terceira	500.329	534.474	-6,39%
Horta	Faial	90.645	98.338	-7,82%
São Roque	Pico	87.157	95.886	-9,10%
Velas	São Jorge	69.890	73.604	-5,05%
Vila do Porto	Santa Maria	37.594	42.865	-12,30%
Praia	Graciosa	30.803	33.716	-8,64%
Lajes	Flores	24.162	29.689	-18,62%
Calheta	São Jorge	4.260	5.815	-26,74%
Madalena	Pico	0	3	-100,00%
<b>Total</b>		<b>2.381.151</b>	<b>2.482.188</b>	<b>-4,07%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

#### 4.2.3.1. Volume de mercadorias movimentadas por porto

A figura abaixo destaca a preponderância do porto de Ponta Delgada no total das mercadorias movimentadas nos portos sob jurisdição da Portos dos Açores, com 65 por cento, seguido pelo porto da Praia da Vitória com 21 por cento do total das mercadorias movimentadas. De acordo com o anteriormente referido, assiste-se a um peso relativo do movimento total de mercadorias sensivelmente similar nos portos das ilhas do “Triângulo”, isto é, no porto de Horta, São Roque e Velas de São Jorge, entre três e quatro por cento.

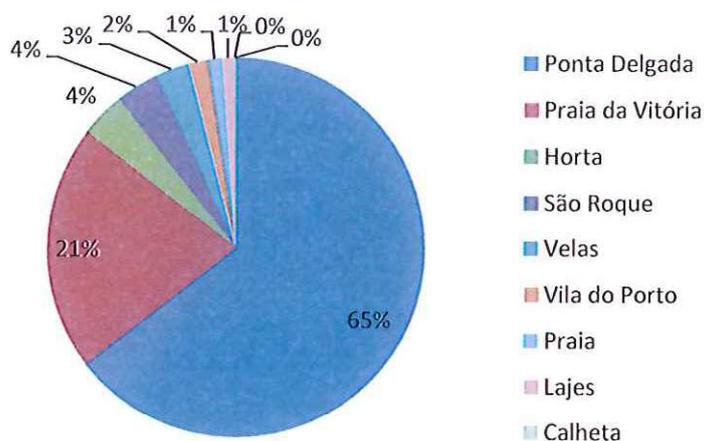


Figura 9: Mercadorias movimentadas em 2019

#### 4.2.3.2. Mercadorias por modo de acondicionamento

No que concerne à desagregação das mercadorias por modo de acondicionamento, observa-se uma variação residual negativa de apenas 0,61 por cento nas mercadorias movimentadas em contentores. Será importante referir que o movimento deste tipo de mercadorias representa cerca de 55 por cento do total das mercadorias movimentadas.

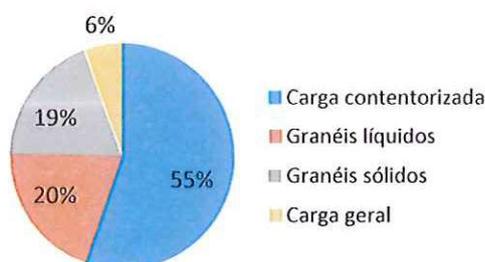
No que respeita aos granéis líquidos (que inclui sobretudo produtos petrolíferos como, por exemplo, gasóleo, gasolina, fuel e gás liquefeito) transportados em navios tanque preparados para o efeito, atingiu-se em 2019 um total de 475 milhares de toneladas, o que corresponde a 20 por cento do total movimentado. Os granéis sólidos (onde se incluem sobretudo os cereais e o clínquer utilizado no fabrico de cimento) atingiram 457 milhares de toneladas movimentadas. Por último, conforme se verifica na tabela abaixo apresentada, foram movimentadas 131 milhares de toneladas do tipo carga geral, com um peso relativo da ordem dos 5,48 por cento.

*Tabela 10: Movimento total de mercadorias por modo de acondicionamento*

Portos	Unidade: tons.		
	2019	2018	Var.
Carga contentorizada	1.317.587	1.325.723	-0,61%
Granéis líquidos	475.920	522.623	-8,94%
Granéis sólidos	457.116	482.723	-5,30%
Carga geral	130.527	151.119	-13,63%
<b>Total</b>	<b>2.381.151</b>	<b>2.482.188</b>	<b>-4,07%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

Na figura que se segue, é apresentada a importância relativa dos vários modos de acondicionamento das mercadorias e em que se constata a particular preponderância das mercadorias contentorizadas.



*Figura 10: Mercadorias movimentadas em 2019*

#### 4.2.3.3. Mercadorias carregadas por modo de acondicionamento

Numa análise com incidência sobre as mercadorias carregadas, observa-se um decréscimo de 4,80 por cento em 2019. Esta variação foi influenciada pelas variações negativas em todas as componentes das mercadorias carregadas.

A carga contentorizada representa cerca de 81 por cento das mercadorias carregadas, o que significa praticamente 503 milhares de toneladas. Os granéis líquidos carregados atingiram um total de 66 milhares de toneladas, o que corresponde a 10,6 por cento do total das mercadorias carregadas nos portos regionais.

Em último lugar, refira-se que foram carregadas praticamente 53 milhares de mercadorias no regime de carga geral, sendo uma percentagem substancial deste tipo de mercadorias transportada pelas embarcações que garantem o transporte interilhas em regime de tráfego local. De referir ainda que em 2019 e 2018 não foram carregadas nos portos açorianos mercadorias do tipo granéis sólidos.

*Tabela 11: Movimento de mercadorias carregadas por modo de acondicionamento*

Portos	Unidade: tons.		
	2019	2018	Var.
Carga contentorizada	502.911	522.231	-3,70%
Granéis líquidos	65.894	68.377	-3,63%
Carga geral	52.813	62.375	-15,33%
Granéis sólidos	0	0	-%
<b>Total</b>	<b>621.618</b>	<b>652.983</b>	<b>-4,80%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

#### 4.2.3.4. Mercadorias descarregadas por modo de acondicionamento

No que concerne às mercadorias descarregadas, observa-se uma variação negativa de 3,81 por cento no seu global, o que significa menos quase 70 mil toneladas descarregadas face ao ano de 2018.

Contudo, destaca-se a variação positiva de 1,39 por cento nas mercadorias descarregadas em contentor, o que corresponde a mais 11 milhares de toneladas. Este tipo de acondicionamento representa 46,3 por cento do total das mercadorias descarregadas nos portos da Portos dos Açores.

Observa-se também que os granéis sólidos, com 457.116 toneladas, são o segundo maior tipo de mercadorias descarregadas, representando um peso relativo de 26 por cento face ao total, mas com um decréscimo de 5,3 por cento face a 2018. Relativamente aos granéis líquidos, a diminuição foi de quase 10 por cento, tendo sido descarregados nos portos açorianos 410 milhares de toneladas em 2019, o correspondente a 23,3 por cento do total descarregado.

Finalmente, com um menor grau de relevância, observa-se um total de 77.714 toneladas descarregadas de mercadorias do tipo carga geral, que incluem as mercadorias transportadas em embarcações de tráfego local, correspondendo a 4,4 por cento do total das mercadorias descarregadas. Também neste caso registou-se uma quebra no volume de mercadorias, da ordem dos 12 por cento.

Tabela 12: Movimento de mercadorias descarregadas por modo de acondicionamento

Portos	Unidade: tons.		
	2019	2018	Var.
Carga contentorizada	814.676	803.492	1,39%
Granéis sólidos	457.116	482.723	-5,30%
Granéis líquidos	410.026	454.245	-9,73%
Carga geral	77.714	88.744	-12,43%
<b>Total</b>	<b>1.759.533</b>	<b>1.829.204</b>	<b>-3,81%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

#### 4.2.3.5. Mercadorias carregadas e descarregadas

Na presente secção é efetuada uma análise conjunta da movimentação de mercadorias carregadas e descarregadas.

A figura abaixo apresenta a desagregação por porto e por operação do peso total das mercadorias movimentadas em 2019.

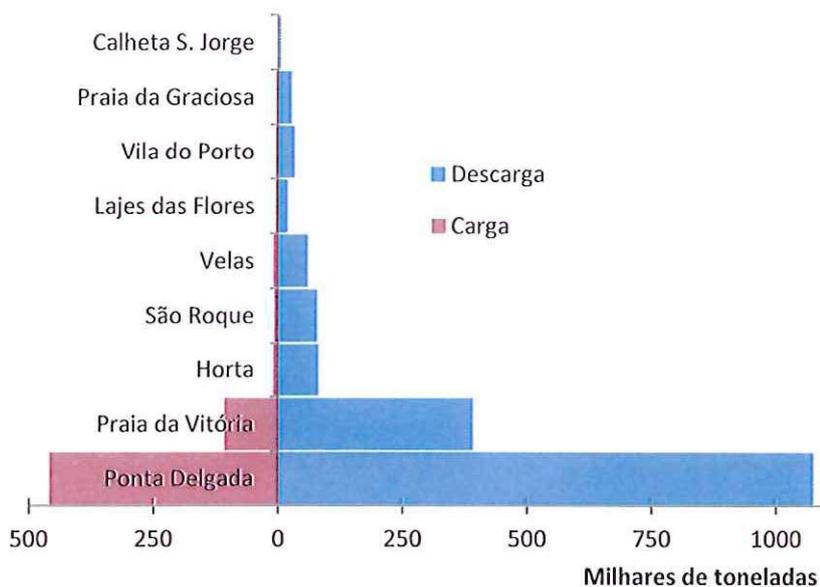


Figura 11: Mercadorias carregadas e descarregadas em 2019

Numa análise detalhada por porto no que diz respeito a carga contentorizada, observa-se que o porto de Ponta Delgada, com praticamente 837 mil toneladas e com uma diminuição residual de 0,61 por cento face a 2018, é o principal porto neste segmento, seguido do porto da Praia da Vitória, com 269 milhares de toneladas, o que significa um acréscimo de 6,97 por cento face ao ano anterior. Os restantes portos apresentam valores significativamente mais reduzidos. Os portos de São Roque e Horta apresentam valores praticamente idênticos, com 55 mil toneladas de mercadorias movimentadas em contentor. No porto de Velas movimentaram-se 49 mil toneladas de mercadorias acondicionadas em contentores.

Nos restantes portos, refira-se o volume observado nos portos de Vila do Porto, com 18 milhares de toneladas movimentadas, e dos portos das Lajes das Flores e da Praia da Graciosa com 16 milhares de toneladas cada.

*Tabela 13: Mercadoria contentorizada carregada e descarregada*

Unidade: tons.

Portos	Ilhas	2019			2018			Var.		
		Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Total
Ponta Delgada	São Miguel	383.054	454.153	837.207	407.999	434.359	842.358	-6,11%	4,56%	-0,61%
Praia da Vitória	Terceira	76.474	192.823	269.297	65.478	186.280	251.758	16,79%	3,51%	6,97%
São Roque	Pico	8.714	46.783	55.497	11.394	47.833	59.226	-23,52%	-2,20%	-6,30%
Horta	Faial	11.108	44.067	55.175	12.522	45.220	57.741	-11,29%	-2,55%	-4,44%
Velas	São Jorge	10.713	38.671	49.384	10.319	42.149	52.468	3,82%	-8,25%	-5,88%
Vila do Porto	Santa Maria	4.999	13.447	18.446	5.722	14.189	19.911	-12,63%	-5,24%	-7,36%
Lajes	Flores	3.580	12.740	16.320	4.193	20.487	24.680	-14,63%	-37,81%	-33,88%
Praia	Graciosa	4.270	11.993	16.262	4.604	12.975	17.579	-7,26%	-7,57%	-7,49%
<b>Total</b>		<b>502.911</b>	<b>814.676</b>	<b>1.317.587</b>	<b>522.231</b>	<b>803.492</b>	<b>1.325.723</b>	<b>-3,70%</b>	<b>1,39%</b>	<b>-0,61%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

No que respeita aos granéis líquidos, o sistema de distribuição interilhas de combustíveis está praticamente centralizado no porto de Ponta Delgada, excluindo-se o abastecimento da ilha Terceira através do porto da Praia da Vitória diretamente do exterior e da ilha do Faial, através do porto da Horta, exclusivamente em termos de gás liquefeito.

Considerando o acima referido, observa-se que o porto de Ponta Delgada representa um peso relativo de 66,3 por cento no total da movimentação deste tipo de mercadorias, daí a sua relevância tanto ao nível do desembarque como no embarque deste tipo de mercadorias. No porto da Praia da Vitória, foram movimentadas no ano de 2019 cerca de 19 por cento relativamente ao total movimentado, o que corresponde a 88 milhares de toneladas, sendo que as restantes mercadorias são distribuídas pelos portos de menor dimensão.

**Tabela 14: Granéis líquidos carregados e descarregados**

Unidade: tons.

Portos	Ilhas	2019			2018			Var.		
		Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Total
Ponta Delgada	São Miguel	64.602	251.032	315.634	68.377	258.477	326.854	-5,52%	-2,88%	-3,43%
Praia da Vitória	Terceira	1.292	86.518	87.811	0	113.924	113.924	100,00%	-24,06%	-22,92%
Horta	Faial	0	26.119	26.119	0	28.982	28.982	-%	-9,88%	-9,88%
São Roque	Pico	0	17.215	17.215	0	18.025	18.025	-%	-4,50%	-4,50%
Velas	São Jorge	0	11.075	11.075	0	11.337	11.337	-%	-2,31%	-2,31%
Vila do Porto	Santa Maria	0	9.799	9.799	0	13.871	13.871	-%	-29,36%	-29,36%
Praia	Graciosa	0	4.705	4.705	0	5.178	5.178	-%	-9,12%	-9,12%
Lajes	Flores	0	3.563	3.563	0	4.451	4.451	-%	-19,95%	-19,95%
<b>Total</b>		<b>65.894</b>	<b>410.026</b>	<b>475.920</b>	<b>68.377</b>	<b>454.245</b>	<b>522.623</b>	<b>-3,63%</b>	<b>-9,73%</b>	<b>-8,94%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

A movimentação regular de granéis sólidos abrange apenas os portos de Ponta Delgada e Praia da Vitória. Existem sobretudo dois tipos de produtos neste tipo de granéis a considerar, os cereais para alimentação de gado e os produtos associados à construção civil, nomeadamente cimento, clínquer e gesso, para além de ferro.

No que respeita ao porto de Ponta Delgada, este representa 77 por cento das mercadorias descarregadas em granéis sólidos em 2019, exclusivamente na descarga, verificando-se uma variação negativa de 3,46 por cento face ao ano anterior, o que significa cerca de menos 12 milhares de toneladas.

No que concerne ao porto da Praia da Vitória, assistiu-se a uma descarga de 105 milhares de toneladas em granéis sólidos, o que corresponde aos restantes 23 por cento do total descarregado. Como se indica na tabela abaixo, também neste porto assistiu-se a uma variação negativa, na ordem dos 11,02 por cento.

No que respeita à operacionalidade dos equipamentos com intervenção na operação de descarga, é fundamental registar que são realizados em média cerca de 17 a 18 movimentos por hora pelas gruas portuárias, no que concerne à descarga de granéis sólidos dos respetivos porões dos navios preparados para o efeito.

Poder-se-á ainda indicar que, em cada movimento acima mencionado corresponde a descarga média de 20 toneladas de mercadoria em apreço, como por exemplo, os cereais e o clínquer.

Tabela 15: Granéis sólidos carregados e descarregados

Unidade: tons.

Portos	Ilhas	2019			2018			Var.		
		Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Total
Ponta Delgada	São Miguel	0	352.434	352.434	0	365.081	365.081	-%	-3,46%	-3,46%
Praia da Vitória	Terceira	0	104.682	104.682	0	117.642	117.642	-%	-11,02%	-11,02%
<b>Total</b>		<b>0</b>	<b>457.116</b>	<b>457.116</b>	<b>0</b>	<b>482.723</b>	<b>482.723</b>	<b>-%</b>	<b>-5,30%</b>	<b>-5,30%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

O último tipo de mercadorias a analisar é a carga geral, onde se inclui carga diversa como viaturas e mercadorias fracionadas (peças avulsas e produtos alimentares acondicionados em paletes ou caixas devidamente preparadas para o efeito).

A tabela abaixo apresentada indica uma variação global negativa de 13,63 por cento no ano de 2019. Consta-se que o porto da Praia da Vitória é aquele que movimenta o maior volume deste tipo de mercadorias, significando um peso relativo de 29,53 por cento, face ao total movimentado. Este valor reflete a relevância significativa da carga geral movimentada no porto acima referido, diretamente relacionada com a operação de tráfego local no Grupo Central do arquipélago, a cargo das embarcações do operador Transporte Marítimos Graciosenses.

O segundo maior porto que movimenta mercadorias deste tipo é o de Ponta Delgada, com um peso relativo de cerca de 24 por cento do total movimentado. Mais se refere que existe uma operação de tráfego local entre este porto e o porto de Vila do Porto que é mantida durante todo o ano pela embarcação "Baía dos Anjos", pertencente à operadora de transportes marítimos Parece & Machado. O terceiro porto ao nível de relevância a movimentar este tipo de mercadorias é o de São Roque com 14.446 Toneladas anuais, o que corresponde a 11 por cento do total movimentado.

Conforme se constata na tabela abaixo, os restantes portos possuem uma movimentação anual de mercadorias em carga geral abaixo das 10 milhares de toneladas.

Tabela 16: Carga geral carregada e descarregada

Unidade: tons.

Portos	Ilhas	2019			2018			Var.		
		Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Total
Praia da Vitória	Terceira	31.668	6.872	38.539	44.332	6.818	51.150	-28,57%	0,79%	-24,65%
Ponta Delgada	São Miguel	13.172	17.863	31.035	12.798	20.707	33.505	2,93%	-13,74%	-7,37%
São Roque	Pico	1.281	13.164	14.446	1.063	17.571	18.634	20,58%	-25,08%	-22,48%
Praia	Graciosa	895	8.940	9.835	1.163	9.795	10.958	-23,04%	-8,73%	-10,25%
Velas	São Jorge	959	8.472	9.432	1.001	8.798	9.799	-4,20%	-3,70%	-3,75%
Horta	Faial	434	8.918	9.352	373	11.241	11.615	16,22%	-20,67%	-19,48%
Vila do Porto	Santa Maria	1.192	8.158	9.350	1.008	8.075	9.083	18,21%	1,03%	2,94%
Lajes	Flores	2.723	1.557	4.279	144	413	557	1787,98%	276,72%	667,70%
Calheta	São Jorge	488	3.771	4.260	491	5.323	5.815	-0,61%	-29,15%	-26,74%
Madalena	Pico	0	0	0	0	3	3	-%	-100,00%	-100,00%
<b>Total</b>		<b>52.813</b>	<b>77.714</b>	<b>130.527</b>	<b>62.375</b>	<b>88.744</b>	<b>151.119</b>	<b>-15,33%</b>	<b>-12,43%</b>	<b>-13,63%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

#### 4.2.3.6. Contentores

A movimentação de contentores constitui a principal atividade nos portos do arquipélago, conforme demonstrado nos pontos anteriores, correspondendo, em 2019, a 55,33 por cento do total das mercadorias movimentadas, o que significa um incremento de 1,92 pontos percentuais (p.p.) face ao ano anterior.

Em 2019 foram movimentadas 113.752 unidades cheias em TEU (unidades equivalentes de 20 pés). Todavia, assistiu-se a um decréscimo insignificante de 192 TEU face ao ano de 2018, que se cifrara em 113.944 TEU.

O porto com maior volume de contentores foi o de Ponta Delgada, que atingiu em 2019 um total de 73.978 TEU, o que equivale a uma média mensal da ordem de 6.165 TEU.

O segundo maior porto foi o da Praia da Vitória, tendo registado uma variação positiva na ordem dos 5,71 por cento, o que corresponde a um acréscimo de 1,08 pontos percentuais (p.p.) comparativamente ao ano anterior, e atingido uma média mensal de 1.822 TEU movimentados.

O terceiro maior porto onde se movimentaram mercadorias através deste modo de acondicionamento foi o da Horta com 5.000 TEU, seguido muito de perto do porto de São Roque com 4.767 TEU. O porto das Velas de São Jorge movimentou no ano em apreço 3.774 unidades TEU, sendo que os restantes portos movimentaram menos de 2.000 unidades TEU por ano.

Finalmente, podemos indicar que, devido aos estragos provocados pela passagem do furacão "Lorenzo" no Arquipélago dos Açores no ano em estudo, o porto das Lajes das Flores foi o que sofreu as consequências mais intensas, refletidas numa variação negativa de 28,18 no que respeita à movimentação de unidades TEU, com particular impacto para o último trimestre de 2019.

Tabela 17: Movimento de contentores cheios (unidade TEU)

Portos	Ilhas	2019	2018	Var.
Ponta Delgada	São Miguel	73.978	74.179	-0,27%
Praia da Vitória	Terceira	21.864	20.683	5,71%
Horta	Faial	5.001	5.205	-3,92%
São Roque	Pico	4.767	4.876	-2,24%
Velas	São Jorge	3.774	3.921	-3,75%
Vila do Porto	Santa Maria	1.652	1.741	-5,11%
Lajes	Flores	1.389	1.934	-28,18%
Praia	Graciosa	1.327	1.405	-5,55%
<b>Total</b>		<b>113.752</b>	<b>113.944</b>	<b>-0,17%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

A figura abaixo apresentada evidencia a preponderância relativa que o porto de Ponta Delgada tem no que respeita à movimentação anual de unidades TEU nos portos sob gestão da Portos dos Açores. No porto em apreço, tem-se assistido nos últimos anos a uma consistente substituição dos contentores de 20 pés por contentores de 40 pés. Com este procedimento, a intenção dos agentes económicos nesta área de negócio é a de obter economias de escala, com consequências ao nível de uma maior rentabilidade a um menor custo por unidade de contentor transportado.

Observa-se na figura abaixo representada, que o segundo porto com maior relevância é o da Praia da Vitória com uma percentagem relativa na ordem dos 19 por cento ao nível dos TEU cheios movimentados. No que respeita aos restantes portos, a figura demonstra que todos movimentaram unidades de TEU cheios abaixo dos seis por cento, face ao total do arquipélago.

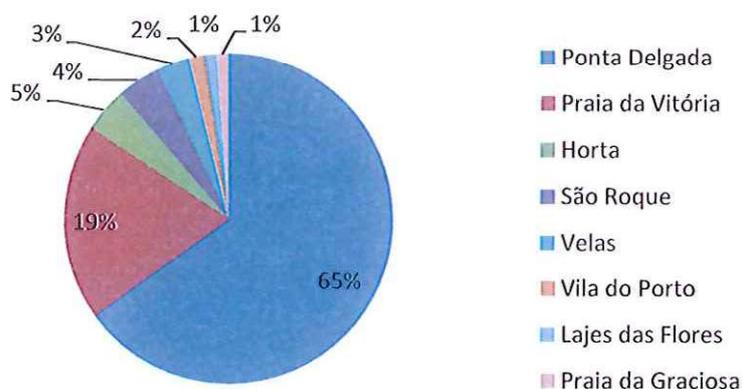


Figura 12: Movimento de contentores (TEU) cheios em 2019

O sistema portuário da Região Autónoma dos Açores, no que respeita à movimentação de contentores poderá ser dividido em três grupos de portos:

- Um primeiro grupo, composto pelos portos de Ponta Delgada e Praia da Vitória, que se destacam claramente dos restantes pela respetiva dimensão. O porto de Ponta Delgada, decorrente da dimensão da ilha e respetiva população, bem como do sistema de ligações marítimas associadas à cabotagem insular, destaca-se neste grupo;
- Um segundo grupo, composto pelos portos da Horta, São Roque e Velas, com uma dimensão relativamente homogénea, que varia entre cerca de 3.700 e 5.000 TEU;
- Um terceiro grupo, que inclui os portos de menor dimensão, normalmente associados a escalas quinzenais de navios porta-contentores, e cujo volume de contentores cheios, medidos em unidades TEU, não atinge normalmente as duas mil unidades.

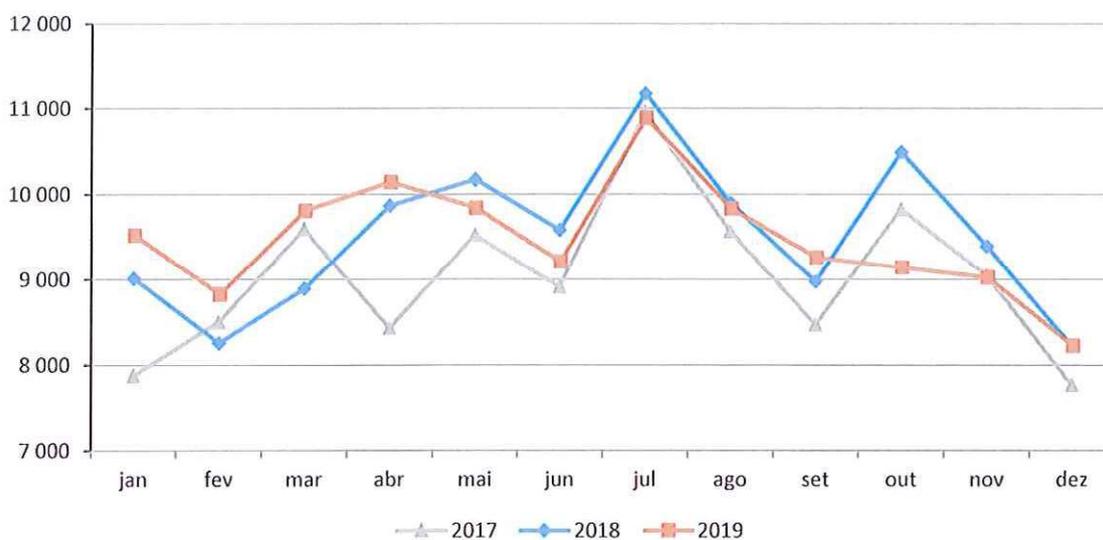


Figura 13: TEU cheios por meses no último triénio

Numa análise mensal referente aos últimos três exercícios, é possível verificar nos anos de 2019 e 2018 uma melhoria face ao ano de 2017, em praticamente todos os meses, conforme demonstrado através da figura em cima. Consta-se ainda que o número de unidades de 2019 é sensivelmente similar ao número de unidades TEU movimentadas ao longo do ano de 2018, mas com um comportamento relativamente inferior no último trimestre, particularmente no mês de outubro.

Finalmente, pode-se destacar o mês de julho como sendo o período do ano em que se movimentam o maior volume de unidades TEU.

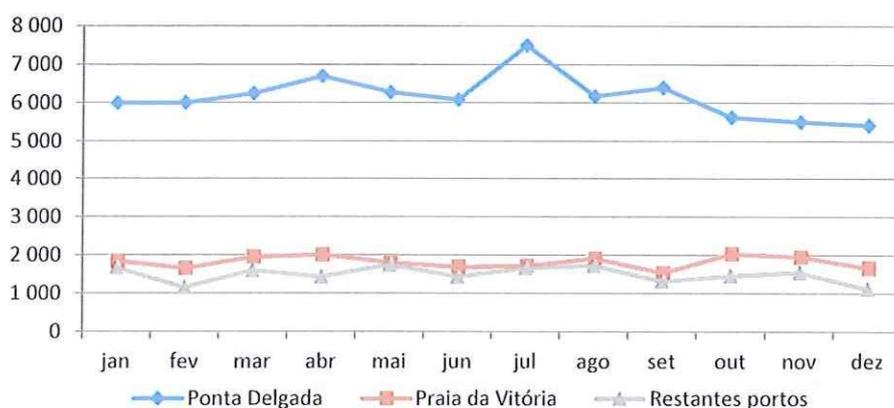


Figura 14: TEU cheios por meses em 2019

Numa análise mensal por portos, optou-se por uma apresentação dos vários portos em duas figuras distintas, decorrente da significativa diferença de volume entre os mesmos.

Numa primeira figura, os portos de menores volumes de contentores movimentados foram agregados num conjunto designado “Restantes portos”. O somatório de tais portos apresenta uma dimensão da mesma ordem de grandeza que a do porto da Praia da Vitória. Por seu turno, o porto de Ponta Delgada destaca-se de forma muito notória de todos os outros portos.

Na figura que se segue, detalham-se os vários portos de menor dimensão, e que haviam sido agregados na figura anterior. O porto da Horta apresenta-se como o de maior movimentação de contentores na maioria dos meses. Em termos médios, este porto movimentou 417 TEU mensais em 2019, enquanto o porto de São Roque, o segundo maior porto deste grupo, movimentou, em média, 397 TEU mensais.

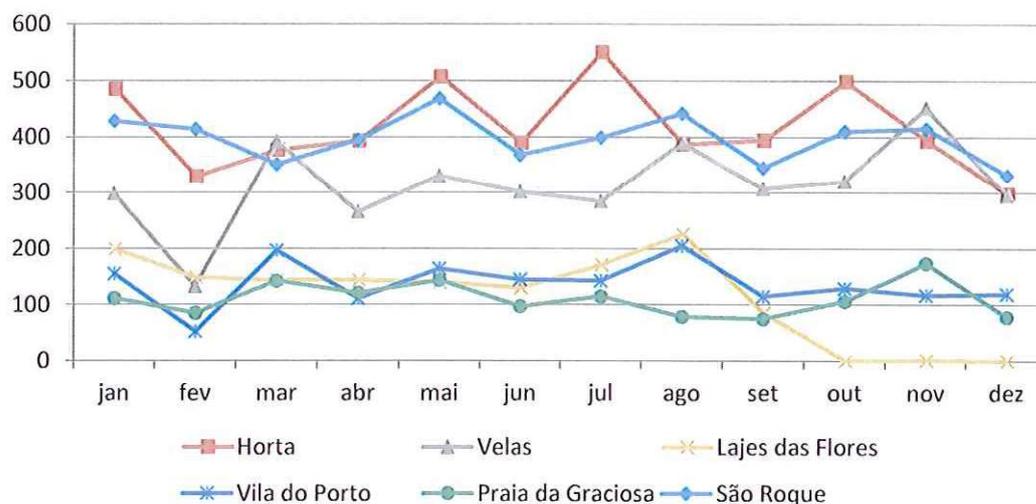


Figura 15: TEU cheios por meses em 2019 – restantes portos

O porto das Velas regista uma importância relativamente menor, atingindo uma média de 315 TEU mensais em 2019. No que respeita aos restantes portos, estes evidenciam médias mensais de TEU movimentados abaixo da registada neste último porto, sendo de referir o porto de Vila do porto com uma média mensal de 138 unidades TEU e os portos das Lajes das Flores de 116 TEU e da Praia da Graciosa de 111 TEU.

Tabela 18: Movimento de TEU cheios carregados e descarregados

Unidade: TEU

Portos	Ilhas	2019			2018			Var.		
		Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Total
Ponta Delgada	São Miguel	33.068	40.910	73.978	34.591	39.588	74.179	-4,40%	3,34%	-0,27%
Praia da Vitória	Terceira	6.284	15.580	21.864	5.721	14.962	20.683	9,84%	4,13%	5,71%
Horta	Faial	1.212	3.789	5.001	1.311	3.894	5.205	-7,55%	-2,70%	-3,92%
São Roque	Pico	1.135	3.632	4.767	1.295	3.581	4.876	-12,36%	1,42%	-2,24%
Velas	São Jorge	1.089	2.685	3.774	1.077	2.844	3.921	1,11%	-5,59%	-3,75%
Vila do Porto	Santa Maria	485	1.167	1.652	550	1.191	1.741	-11,82%	-2,02%	-5,11%
Lajes	Flores	394	995	1.389	470	1.464	1.934	-16,17%	-32,04%	-28,18%
Praia	Graciosa	491	836	1.327	485	920	1.405	1,24%	-9,13%	-5,55%
<b>Total</b>		<b>44.158</b>	<b>69.594</b>	<b>113.752</b>	<b>45.500</b>	<b>68.444</b>	<b>113.944</b>	<b>-2,95%</b>	<b>1,68%</b>	<b>-0,17%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

De referir, no que respeita a contentores carregados, que a preponderância do porto de Ponta Delgada resulta das operações designadas de *transshipment*. Tais operações decorrem da logística associada ao transporte marítimo interilhas, que obriga a que, em determinadas situações, os contentores tenham de ser movimentados neste porto. Também ocorre este tipo de operação no porto da Praia da Vitória, embora com muito menor frequência.

Tais movimentos significam que as mercadorias utilizam sobretudo o porto de Ponta Delgada na movimentação entre o porto de origem e destino final, recorrendo a, pelo menos, dois navios. Por essa via, no porto de *transshipment* ocorrem dois movimentos: um de desembarque, a partir do navio que opera desde o porto de origem da mercadoria; e outro de embarque, para o navio que opera para o porto de destino final da mercadoria.

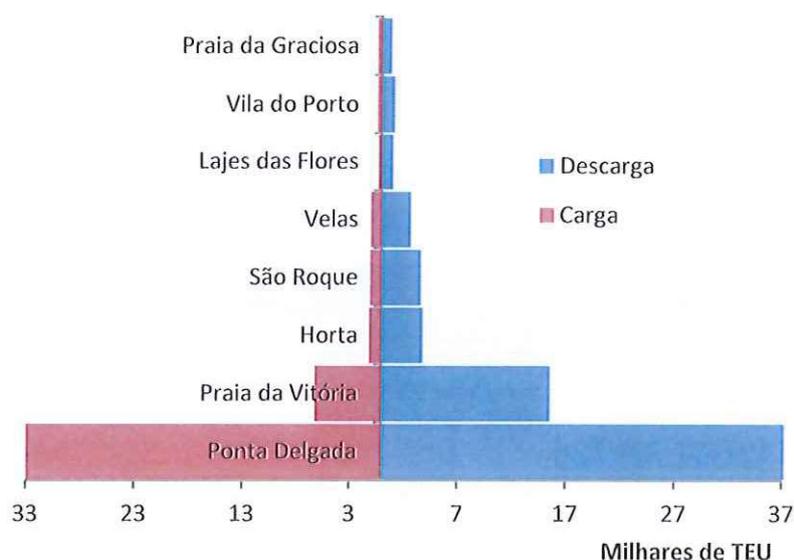


Figura 16: Movimento de TEU cheios carregados e descarregados em 2019

Segundo dados relativos a 2019 no porto de Ponta Delgada, foram contabilizadas 6.506 unidades TEU cheias (5.280 unidades TEU em 2018) em operações de *transshipment*. Quanto ao porto da Praia da Vitória, movimentaram-se no mesmo período 255 TEU nesse regime (60 TEU em 2018).

Este tipo de operações reflete-se de forma direta no índice de cobertura das mercadorias (medido através do rácio entre TEU cheios carregados e descarregados), em que o porto de Ponta Delgada se destaca com um índice de cobertura aproximada de 81 por cento em 2019, enquanto no porto da Praia da Vitória este rácio foi de 40,3 por cento para o mesmo ano. Em termos globais, ou seja, no que respeita ao conjunto dos portos, o índice de cobertura acima referido situou-se na ordem dos 63,5 por cento.

A divisão pelos tipos de unidades predominantes, ou seja, 20 pés ou 40 pés, permite ainda outro tipo de análise. Neste caso, continua a assistir-se a uma diminuição do peso relativo dos contentores de 20 pés, processo que vem ocorrendo de forma continuada ao longo do tempo, e de uma forma acentuada no porto de Ponta Delgada, como já foi oportunamente referido. De qualquer forma, este tipo de fenómeno não é transversal a todos os portos, ocorrendo com maior predominância no porto de Ponta Delgada, mas com impacto direto no total do conjunto dos portos atendendo ao peso relativo daquele porto de 52,2 por cento nos contentores de 20 pés, de 70,1 por cento nos contentores de 40 pés e de 65 por cento nos TEU, concluindo-se também que os valores atrás apresentados são sensivelmente similares aos do ano anterior.

Ao nível do porto da Praia da Vitória, segundo porto com maior dimensão ao nível P.A., constata-se que o peso relativo dos contentores de 20 pés é de 22,9 por cento, de 17,8 por cento nos contentores de 40 pés e finalmente de 19,2 por cento nas unidades TEU.

Tabela 19: Movimento de contentores cheios de 20 e 40 pés

Portos	Ilhas	2019			2018			Var.		
		20'	40'	TEU	20'	40'	TEU	20'	40'	TEU
Ponta Delgada	São Miguel	16.802	28.588	73.978	17.051	28.564	74.179	-1,46%	0,08%	-0,27%
Praia da Vitória	Terceira	7.374	7.245	21.864	7.063	6.810	20.683	4,40%	6,39%	5,71%
São Roque	Pico	2.055	1.356	4.767	1.960	1.458	4.876	4,85%	-7,00%	-2,24%
Horta	Faial	1.839	1.581	5.001	1.969	1.618	5.205	-6,60%	-2,29%	-3,92%
Velas	São Jorge	1.738	1.018	3.774	1.815	1.053	3.921	-4,24%	-3,32%	-3,75%
Lajes	Flores	883	417	1.389	1.310	312	1.934	-32,60%	33,65%	-28,18%
Vila do Porto	Santa Maria	818	319	1.652	873	434	1.741	-6,30%	-26,50%	-5,11%
Praia	Graciosa	689	253	1.327	727	339	1.405	-5,23%	-25,37%	-5,55%
<b>Total</b>		<b>32.198</b>	<b>40.777</b>	<b>113.752</b>	<b>32.768</b>	<b>40.588</b>	<b>113.944</b>	<b>-1,74%</b>	<b>0,47%</b>	<b>-0,17%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

No que diz respeito ao movimento de contentores vazios, operação inevitável no âmbito do desequilíbrio existente em praticamente todos os portos em favor de processos de descarga, as duas tabelas seguintes apresentam os volumes movimentados por porto.

Tabela 20: Movimento de TEU vazios carregados e descarregados

Portos	Ilhas	2019			2018			Var.		
		Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Total	Carga	Descarga	Total
Ponta Delgada	São Miguel	13.325	5.570	18.895	11.175	6.392	17.567	19,24%	-12,86%	7,56%
Praia da Vitória	Terceira	10.968	3.895	14.863	10.098	3.880	13.978	8,62%	0,39%	6,33%
Horta	Faial	3.059	345	3.404	2.952	587	3.539	3,62%	-41,23%	-3,81%
São Roque	Pico	3.062	572	3.634	2.758	685	3.443	11,02%	-16,50%	5,55%
Velas	São Jorge	2.245	658	2.903	2.396	614	3.010	-6,30%	7,17%	-3,55%
Vila do Porto	Santa Maria	927	486	1.413	920	543	1.463	0,76%	-10,50%	-3,42%
Lajes	Flores	843	160	1.003	1.176	227	1.403	-28,32%	-29,52%	-28,51%
Praia	Graciosa	681	339	1.020	652	324	976	4,45%	4,63%	4,51%
<b>Total</b>		<b>35.110</b>	<b>12.025</b>	<b>47.135</b>	<b>32.127</b>	<b>13.252</b>	<b>45.379</b>	<b>9,29%</b>	<b>-9,26%</b>	<b>3,87%</b>

Unidade: TEU

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

A divisão dos movimentos de contentores vazios entre carga e descarga permite perceber o processo decorrente do desequilíbrio das trocas na generalidade dos portos dos Açores. De facto, atendendo ao maior volume de mercadorias descarregadas, há uma consequência natural em termos da gestão do stock de contentores dos vários operadores de transporte marítimo.

Tabela 21: Movimento de contentores vazios de 20 e 40 pés

Portos	Ilhas	2019			2018			Var.		
		20'	40'	TEUs	20'	40'	TEUs	20'	40'	TEUs
Ponta Delgada	São Miguel	6.299	6.298	18.895	6.705	5.431	17.567	-6,06%	15,96%	7,56%
Praia da Vitória	Terceira	4.853	5.005	14.863	4.766	4.606	13.978	1,83%	8,66%	6,33%
Horta	Faial	1.310	1.047	3.404	1.479	1.030	3.539	-11,43%	1,65%	-3,81%
São Roque	Pico	1.652	991	3.634	1.535	954	3.443	7,62%	3,88%	5,55%
Velas	São Jorge	1.381	761	2.903	1.410	800	3.010	-2,06%	-4,88%	-3,55%
Vila do Porto	Santa Maria	683	365	1.413	729	367	1.463	-6,31%	-0,54%	-3,42%
Lajes	Flores	609	197	1.003	831	286	1.403	-26,71%	-31,12%	-28,51%
Praia	Graciosa	482	269	1.020	416	280	976	15,87%	-3,93%	4,51%
<b>Total</b>		<b>17.269</b>	<b>14.933</b>	<b>47.135</b>	<b>17.871</b>	<b>13.754</b>	<b>45.379</b>	<b>-3,37%</b>	<b>8,57%</b>	<b>3,87%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

Finalmente, e em relação à evolução verificada ao longo dos últimos sete anos no que respeita à movimentação de TEU cheios nos portos dos Açores, apresenta-se abaixo um gráfico que ilustra uma evolução tendencialmente positiva.

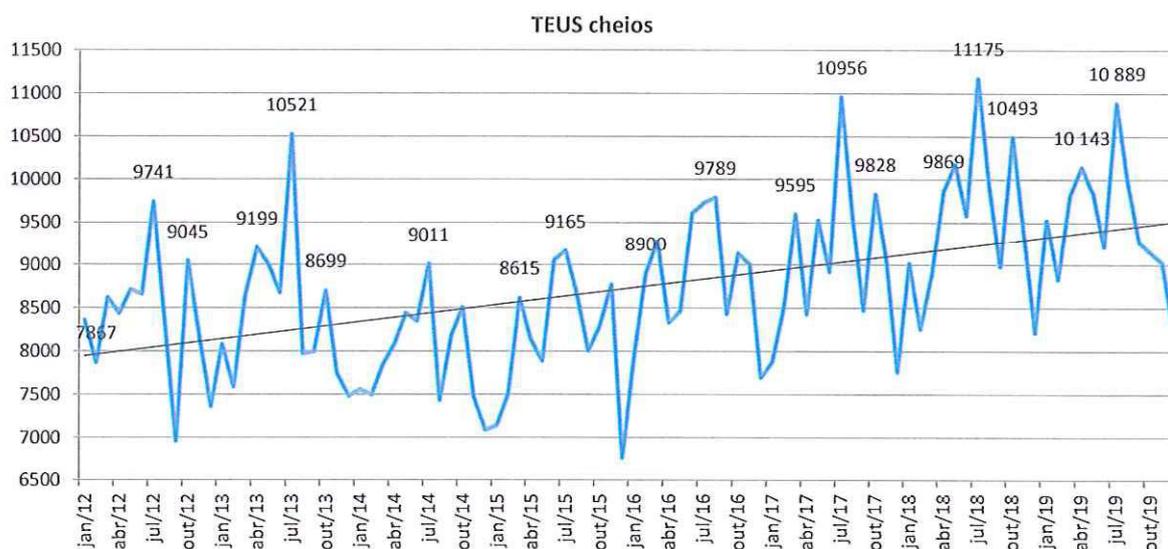


Figura 17: Evolução dos TEU cheios entre os anos de 2012 e 2019

Presencia-se também a existência de sazonalidade, revelada através dos picos de atividade que se verificam nos meses de verão, sobretudo no mês de julho, e, em menor grau, no mês de outubro, antecedendo a época natalícia.

#### 4.2.4. Movimento de passageiros

O movimento de passageiros nos portos dos Açores envolve dois tipos distintos de operações: o movimento de passageiros em navios de cruzeiros e o movimento de passageiros em operações

interilhas, integralmente a cargo da Atlânticoline, empresa na qual a Portos dos Açores detém uma participação de 83,97 por cento.

Tendo em consideração a relevância desta participação, no capítulo referente às Participações financeiras será dado destaque aos principais factos ocorridos naquela empresa durante o exercício de 2018.

As ligações interilhas efetuadas pela Atlânticoline compreendem:

-  As ligações no Grupo Central do arquipélago, designadamente entre as ilhas do Faial (porto da Horta), Pico (portos de Madalena e São Roque), São Jorge (portos de Velas e Calheta) e Terceira (porto de Angra do Heroísmo), sendo que as ligações entre os portos da Horta, Madalena, São Roque e Velas são realizadas durante a totalidade do ano. Estas ligações são efetuadas sobretudo pelo navio “Gilberto Mariano” e, pelas embarcações “Cruzeiro do Canal” e “Cruzeiro das Ilhas”. Apenas o primeiro possui capacidade para transporte de viaturas; Contudo, é importante observar que estas ligações foram reforçadas a partir do dia cinco de agosto do ano de 2019 com o início da operação do navio “Mestre Jaime Feijó”.
  
-  As ligações no Grupo Ocidental do arquipélago, entre as ilhas de Flores e Corvo, são normalmente garantidas durante todo o ano, pela lancha “Ariel”. Todavia, devido à sua imobilização a partir do início do mês de agosto de 2019, a ligação acima referida, continuou a ser garantida pelo operador marítimo-turístico local, licenciado para o serviço de táxi marítimo, durante o restante período do ano em apreço.
  
-  As ligações entre os meses de maio e setembro entre todas as ilhas, com exclusão da ilha do Corvo. No ano de 2019 as ligações foram asseguradas através do navio ferry “Aqua Jewel” e da embarcação do tipo *high speed craft*, “Mega Jet”.

Tabela 22: Movimento total de passageiros

Portos	Ilhas	2019	2018	Var.
Horta	Faial	460.148	464.401	-0,92%
Madalena	Pico	427.633	425.580	0,48%
Ponta Delgada	São Miguel	142.104	160.577	-11,50%
Velas	São Jorge	93.562	89.715	4,29%
Praia da Vitória	Terceira	61.509	54.252	13,38%
São Roque	Pico	46.641	46.053	1,28%
Vila do Porto	Santa Maria	20.406	21.159	-3,56%
Praia	Graciosa	10.353	9.529	8,65%
Corvo	Corvo	4.228	4.342	-2,63%
Santa Cruz	Flores	4.197	4.199	-0,05%
Lajes	Flores	1.862	1.874	-0,64%
Angra do Heroísmo	Terceira	1.477	921	60,37%
Calheta	São Jorge	637	347	83,57%
Lajes	Pico	179	131	36,64%
<b>Total</b>		<b>1.274.936</b>	<b>1.283.080</b>	<b>-0,63%</b>

Fonte: Portos dos Açores/Direção Regional Transportes

No ano de 2019 assistiu-se a um decréscimo residual de 0,63 por cento no movimento total de passageiros pelas ilhas Açorianas. Correspondendo a menos 8.144 passageiros, valor este que inclui quer os passageiros em navios de cruzeiros, como também os movimentados pelos navios que garantem a operação interilhas.

Na figura abaixo apresentada destaca-se o porto da Horta com 36 por cento do total dos passageiros transportados quer pelos navios de cruzeiro (9.310), e também como os 450.838 passageiros transportados pelos navios interilhas.

De seguida destaca-se o porto da Madalena do Pico com 34 por cento do total dos passageiros movimentados, ou de outro modo, naquele porto movimentaram-se 427.633 passageiros, todos pertencentes à operação interilhas. Salienta-se ainda a existência de uma relação direta preponderante no que respeita à operação de movimentação de passageiros interilhas entre os dois portos acima mencionados.

Na terceira ordem de evidência surge o porto de Ponta Delgada com 11 por cento do total dos passageiros movimentados. Sendo este porto o mais relevante no que concerne ao movimento dos 106.624 passageiros através dos navios de cruzeiro, e ainda com uma relevância relativamente menor no movimento de 35.480 passageiros na operação interilhas.

Observa-se ainda o porto das Velas de São Jorge com sete por cento do total dos passageiros movimentados, contudo constata-se que cerca de 98 por cento respeitam a passageiros afetos à operação interilhas. Pode-se salientar ainda que os restantes portos apresentam valores residuais.

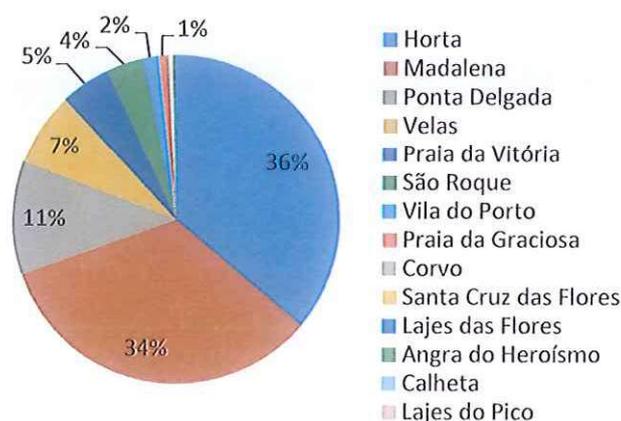


Figura 18: Movimento total de passageiros em 2019

No que respeita à operação de passageiros por segmento, verifica-se que o segmento dos passageiros interilhas representa 88,3 por cento do total dos passageiros movimentados. Presencia-se ainda uma variação positiva de 0,62 por cento neste segmento de mercado. Relativamente à operação em navios de cruzeiros, observa-se que movimentou 148.950 passageiros, o que significa uma relevância relativa na ordem dos 11,7 por cento.

Tabela 23: Movimento de passageiros por segmento

	2019	2018	Var.
Operações interilhas	1 125 986	1 119 006	0,62%
Operações em cruzeiros	148 950	164 074	-9,22%
<b>Total</b>	<b>1 274 936</b>	<b>1 283 080</b>	<b>-0,63%</b>

Fonte: Portos dos Açores/Direção Regional Transportes

#### 4.2.4.1. Passageiros em navios de cruzeiro

No ano de 2019 foram movimentados 148.950 passageiros em navios de cruzeiro, menos 9,22 por cento comparativamente ao ano anterior. O porto de Ponta Delgada com 106.624 passageiros movimentados representou 71,6 por cento relativamente ao total dos passageiros movimentados nos portos da Portos dos Açores.

Por outra via, o segundo porto com maior relevância no que respeita a este segmento foi o da Praia da Vitória com 31.642 passageiros movimentados em navios de cruzeiro, assistindo-se neste porto a uma variação positiva de 36,12 por cento no ano em apreço, com um peso relativo de 21,2 por cento face ao total movimentado. Constata-se ainda que o porto da Horta foi o terceiro com maior importância no que concerne à movimentação de passageiros associados a este segmento, com 6,3 por cento comparativamente ao total dos passageiros movimentados. Nos restantes portos, observaram-se valores residuais.

Finalmente, é importante referir que o número de tripulantes em navios de cruzeiro variou em sintonia com o número de passageiros nos respetivos portos em análise, apesar de este indicador apresentar valores mais reduzidos, como é perfeitamente justificável.

Tabela 24: Movimento de passageiros em navios de cruzeiro

Portos	Ilhas	2019	2018	Var.
Ponta Delgada	São Miguel	106.624	123.345	-13,56%
Praia da Vitória	Terceira	31.642	23.246	36,12%
Horta	Faial	9.310	15.698	-40,69%
Praia	Graciosa	421	162	159,88%
Angra do Heroísmo	Terceira	296	480	-38,33%
Velas	São Jorge	242	293	-17,41%
Lajes	Pico	179	131	36,64%
Vila do Porto	Santa Maria	87	274	-68,25%
São Roque	Pico	87	143	-39,16%
Lajes	Flores	31	159	-80,50%
Corvo	Corvo	31	143	-78,32%
Madalena	Pico	0	0	%
<b>Total</b>		<b>148.950</b>	<b>164.074</b>	<b>-9,22%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

Na figura abaixo apresentada destaca-se a relevância que os portos de maior dimensão tais como os portos de Ponta Delgada e o da Praia da Vitória têm no que concerne a este segmento de mercado, relativamente aos passageiros em navios de cruzeiro que atracam nos portos da Portos dos Açores, verificando-se que os dois portos no seu conjunto representam mais de 90 por cento do total do movimento de passageiros em navios de cruzeiro.

Verifica-se que o porto da Horta com seis por cento é o terceiro porto com maior relevo em relação a este segmento do mercado de passageiros em navios de cruzeiro, salientando-se que os restantes portos apresentam valores residuais inferiores a um por cento do total dos passageiros movimentados.

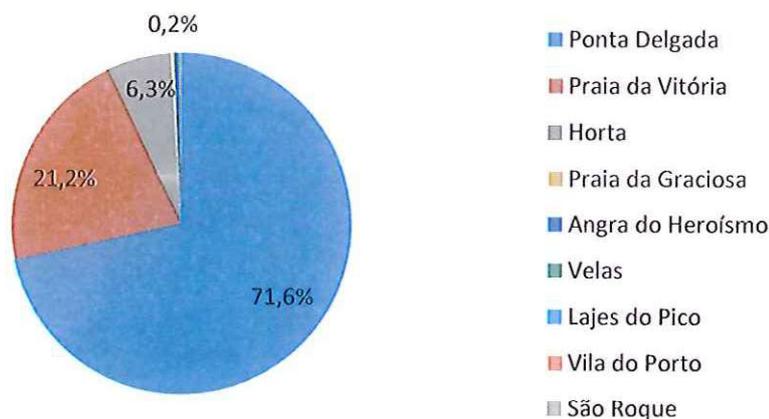


Figura 19: Movimento de passageiros em navios de cruzeiro em 2019

Atendendo ao tipo de escalas dos navios de cruzeiro no nosso arquipélago, os passageiros em trânsito representam quase a sua totalidade, o que significa mais de 99 por cento dos passageiros movimentados em navios de cruzeiro.

Tabela 25: Movimento de passageiros em trânsito em navios de cruzeiro

Portos	Ilha	2019	2018	Var.
Ponta Delgada	São Miguel	105.272	122.248	-13,89%
Praia da Vitória	Terceira	31.460	23.119	36,08%
Horta	Faial	8.806	15.560	-43,41%
Angra do Heroísmo	Terceira	293	465	-36,99%
Vila do Porto	Santa Maria	87	269	-67,66%
Velas	São Jorge	242	293	-17,41%
Praia	Graciosa	421	162	159,88%
Lajes	Flores	31	159	-80,50%
Corvo	Corvo	31	143	-78,32%
São Roque	Pico	87	142	-38,73%
Lajes	Pico	179	131	36,64%
Madalena	Pico	0	0	%
<b>Total</b>		<b>146.909</b>	<b>162.691</b>	<b>-9,70%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

Através da figura abaixo apresentada constata-se que no último triénio foram particularmente predominantes as escalas de navios de cruzeiro ocorridas nos meses de abril de cada ano, destacando-se com particular evidência o ano de 2018. Como se verifica, este fenómeno não foi traduzido em mais nenhum dos restantes meses.

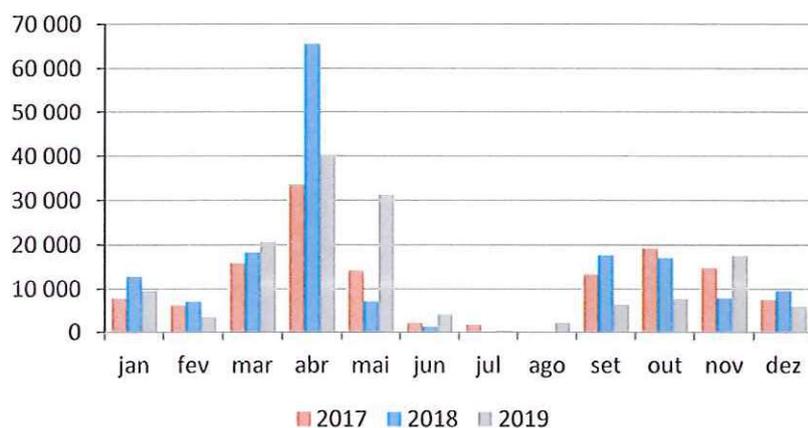


Figura 20: Passageiros em navios de cruzeiro por meses no último triénio

Haverá a considerar diversos tipos de escalas nas operações de navios de cruzeiro:

- ⌘ Escalas de reposicionamento, transatlânticas ou ainda cruzeiros mundiais (“world cruises”);
- ⌘ Ligações entre Inglaterra e Caraíbas;
- ⌘ Circuito das ilhas atlânticas;
- ⌘ Circuito “Açores”.

A figura abaixo apresenta a evolução no último triénio das várias modalidades, sendo possível constatar o crescimento das escalas de reposicionamento, que incidiram particularmente no mês de abril, conforme abordado acima.

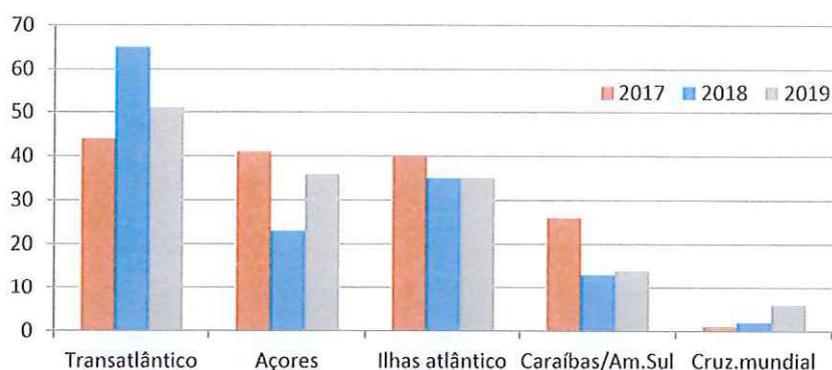


Figura 21: Escalas de cruzeiros por tipologia de operação

No ano de 2019 ocorreram algumas alterações nos parâmetros vigentes no ano anterior, com destaque para um aumento significativo no número de escalas associadas ao itinerário “Açores”. Tal facto correspondeu a uma variação positiva muito significativa, na ordem dos 56,52 por cento.

Observou-se ainda uma variação positiva de 7,69 por cento nas escalas afetas ao itinerário “Caraíbas/América do Sul”, assistindo-se a um incremento de quatro escalas no itinerário “Cruzeiros mundial”.

Em sentido contrário destacam-se as escalas e passageiros associados aos itinerários “Transatlântico”, com uma variação negativa de 21,54 por cento e 19,01 por cento, mais respetivamente.

Tabela 26: Número de escalas e de passageiros por tipo de itinerário de cruzeiro

Tipo de itinerário	2019		2018		Var.	
	Escalas	Passageiros	Escalas	Passageiros	Escalas	Passageiros
Transatlântico	51	81.399	65	100.505	-21,54%	-19,01%
Açores	36	4.066	23	2.240	56,52%	81,52%
Ilhas atlânticas	35	34.920	35	36.552	0,00%	-4,46%
Caraíbas/América do Sul	14	24.352	13	22.276	7,69%	9,32%
Cruzeiro mundial	6	4.213	2	2.501	200,00%	68,45%
<b>Total</b>	<b>142</b>	<b>148.950</b>	<b>138</b>	<b>164.074</b>	<b>2,90%</b>	<b>-9,22%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

Observa-se na tabela abaixo que a principal categoria dos navios de cruzeiro com escala nos portos dos Açores em 2019 é a “Standard”, representando cerca de 45 por cento do número de escalas totais.

Seguem-se os navios classificados na categoria “Expedição”, com 46 escalas. Contudo, constata-se que esta distribuição não é transponível para os respetivos números de passageiros, porquanto os navios da categoria “Expedição” registam em regra, uma dimensão significativamente inferior à dos restantes.

Tabela 27: Número de escalas e de passageiros por categoria de navios de cruzeiro

Tipo de navios	2019		2018		Var.	
	Escalas	Passageiros	Escalas	Passageiros	Escalas	Passageiros
Standard	64	98.006	69	106.232	-7,25%	-7,74%
Expedição	46	3.993	32	4.011	43,75%	-0,45%
Premium	16	37.569	27	43.354	-40,74%	-13,34%
Luxo	16	9.382	10	10.477	60,00%	-10,45%
<b>Total</b>	<b>142</b>	<b>148.950</b>	<b>138</b>	<b>164.074</b>	<b>2,90%</b>	<b>-9,22%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

No que respeita às principais nacionalidades, constata-se que os passageiros naturais do Reino Unido continuam a destacar-se no ano de 2019, com 35,1 por cento do número total de passageiros movimentados em navios de cruzeiro, apesar de se assistir a uma variação negativa na ordem dos 22 por cento comparativamente ao ano anterior, como se verifica na figura abaixo apresentada.

Seguem-se os passageiros naturais dos Estados Unidos da América, com uma relevância de 32,8 por cento do total movimentos, assistindo-se a um incremento de 7,7 pontos percentuais face ao ano de 2018.

Presencia-se também a preponderância relativa de 15,8 por cento dos germânicos, o que corresponde a 23.505 passageiros. Surgem ainda os passageiros com nacionalidade do Canadá e os de outras nacionalidades com um de preponderância mais diminuta, tal como se observa na figura abaixo identificada.

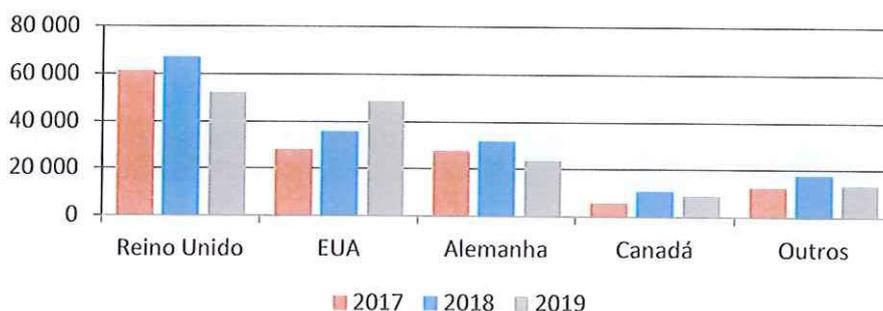


Figura 22: Principais nacionalidades dos passageiros de cruzeiros no último triénio

Relativamente ao número de tripulantes, assiste-se a uma variação negativa de 8,47 por cento face ao ano anterior, ou de outro modo, foram menos 6.288 tripulantes em navios de cruzeiro em 2019.

No que respeita aos principais portos, destaca-se dos restantes o porto de Ponta Delgada, com um peso relativo na ordem dos 69,6 por cento, apesar de se ter assistido a uma variação negativa no número de tripulantes em navios de cruzeiro, como se demonstra na tabela abaixo. No porto da Praia da Vitória observou-se uma variação positiva muito significativa neste indicador, na ordem dos 32,3 por cento, o que corresponde a 20,7 por cento do respetivo total de tripulantes em navios de cruzeiro.

Nos restantes portos, o que mais se evidenciou foi o da Horta, com um peso relativo de 8,8 por cento face ao total dos tripulantes em navios de cruzeiro, o que corresponde a 5.782 tripulantes. Finalmente nos restantes portos presencia-se valores residuais pouco significativos.

Tabela 28: Número de tripulantes de navios de cruzeiro

Portos	Ilhas	2019	2018	Var.
Ponta Delgada	São Miguel	47 283	54 443	-13,15%
Praia da Vitória	Terceira	14 087	10 648	32,30%
Horta	Faial	5 782	7 942	-27,20%
Velas	São Jorge	127	234	-45,73%
Angra do Heroísmo	Terceira	175	226	-22,57%
Vila do Porto	Santa Maria	55	200	-72,50%
Praia	Graciosa	249	134	85,82%
Lajes	Flores	18	127	-85,83%
São Roque	Pico	55	101	-45,54%
Corvo	Corvo	18	100	-82,00%
Lajes	Pico	118	100	18,00%
Madalena	Pico	0	0	-%
<b>Total</b>		<b>67 967</b>	<b>74 255</b>	<b>-8,47%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

## 4.2.4.2. Passageiros em operações interilhas

Tabela 29: Movimento de passageiros interilhas

Portos	Ilhas	2019	2018	Var.
Horta	Faial	450 838	448 703	0,48%
Madalena	Pico	427 633	425 580	0,48%
Velas	São Jorge	93 320	89 422	4,36%
São Roque	Pico	46 554	45 910	1,40%
Ponta Delgada	São Miguel	35 480	37 232	-4,71%
Praia da Vitória	Terceira	29 867	31 006	-3,67%
Vila do Porto	Santa Maria	20 319	20 885	-2,71%
Praia da Graciosa	Graciosa	9 932	9 367	6,03%
Santa Cruz	Flores	4 197	4 199	-0,05%
Corvo	Corvo	4 197	4 199	-0,05%
Angra do Heroísmo	Terceira	1 181	441	167,80%
Lajes	Flores	1 831	1 715	6,76%
Calheta	São Jorge	637	347	83,57%
<b>Total</b>		<b>1 125 986</b>	<b>1 119 006</b>	<b>0,62%</b>

Fonte: Direção Regional de Transportes

O volume de passageiros movimentados em regime interilhas no ano em estudo atingiu um total de 1.125 mil passageiros, observando-se uma variação positiva de 0,62 por cento face ao ano anterior, o que significa mais 6.980 passageiros.

Deste modo, na figura abaixo apresenta-se a relevância de cada porto no total dos passageiros movimentados interilhas.

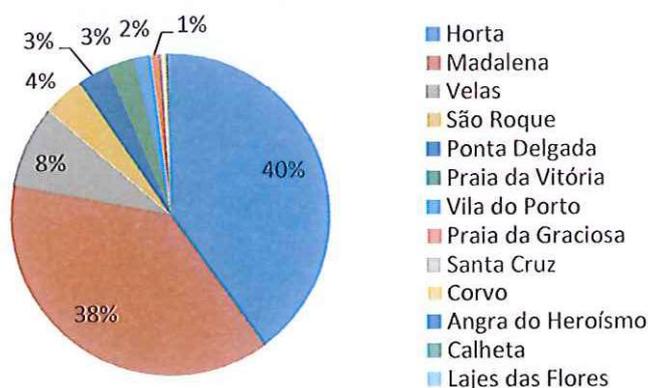


Figura 23: Movimento de passageiros interilhas em 2019

Observa-se que o porto da Horta, manteve neste ano os cerca de 40 por cento do total de volume de passageiros interilhas, este é o principal porto, seguido do porto da Madalena do Pico, com 38 por cento. O predomínio destes dois portos está diretamente relacionado com a importância da rota

denominada “Linha Azul” da empresa Atlânticoline, que liga diariamente e em diversos horários estes dois portos.

Contudo, presencia-se que é na ilha do Pico que se movimenta o maior número de passageiros interilhas, através do somatório dos portos da Madalena com 427.633 passageiros, mais os 46.554 passageiros movimentados nos portos de São Roque. Esta ilha movimenta um volume de passageiros na ordem dos com 42,1 por cento do total dos passageiros movimentados interilhas.

No porto das Velas assiste-se a um volume de passageiros significativamente menor, o que equivale a 93.320 passageiros, correspondendo a um peso relativo ordem dos 8.3 por cento. Mais se indica que neste porto assistiu-se a uma variação positiva de 4,36 nos passageiros movimentados no ano em apreço.

É importante referir ainda que os portos das Velas e São Roque são também alvo de operações regulares de passageiros durante todo o ano por parte da empresa Atlânticoline, bem como pela operação sazonal realizada pela Atlânticoline com navios-ferry.

A operação sazonal decorre entre os meses de maio e setembro, cobrindo a generalidade das ilhas dos Açores, com exclusão do Corvo, tendo sido assegurada em 2019 pelo navio “Aqua Jewel” e a embarcação do tipo *high speed craft* “Mega Jet”.

As ligações entre as ilhas das Flores e do Corvo são normalmente cobertas por uma operação regular por parte da lancha “Ariel”, propriedade da Atlânticoline. Contudo, devido à imobilização desta lancha a partir do dia quatro de agosto, observa-se que a referida ligação continuou a ser assegurada no restante período do ano em apreço pelo operador marítimo-turístico local, licenciado para o serviço de táxi marítimo.

Atendendo à participação da Portos dos Açores na Atlânticoline, em capítulo próprio será apresentado mais algum detalhe sobre a atividade desta empresa.

Contudo, é importante referir que no ano de 2019, os navios da subsidiária Atlânticoline registaram no que concerne às ilhas do Triângulo mais de 6.100 escalas. Verificou-se ainda a uma movimentação residual de 16 escalas com origem em Angra de Heroísmo e destinos finais os portos da Calheta e Velas de São Jorge.

Presencia-se na tabela abaixo a preponderância no que respeita à movimentação deste tipo de navios entre os portos da Madalena e Horta, representando cerca de 79 por cento do total das escalas.

Tabela 30: Escalas de navios passageiros entre as ilhas do Triângulo e A. Heroísmo

Portos origem	Portos destino						Total Geral
	Horta - Faial	Madalena - Pico	São Roque - Pico	Calheta - São Jorge	Velas - São Jorge	A. Heroísmo - Terceira	
Horta - Faial		2 140	277		34		2 451
Madalena do Pico	2 161				298		2 459
S. Roque do Pico	277				297		574
Calheta de São Jorge					14	16	30
Velas de São Jorge	46	285	304	16		1	652
A. Heroísmo - Terceira				15	1		16
<b>Total Geral</b>	<b>2 484</b>	<b>2 425</b>	<b>581</b>	<b>31</b>	<b>644</b>	<b>17</b>	<b>6 182</b>

A figura abaixo mostra o fluxo das escalas anteriormente anunciadas durante todos os meses do ano de 2019.

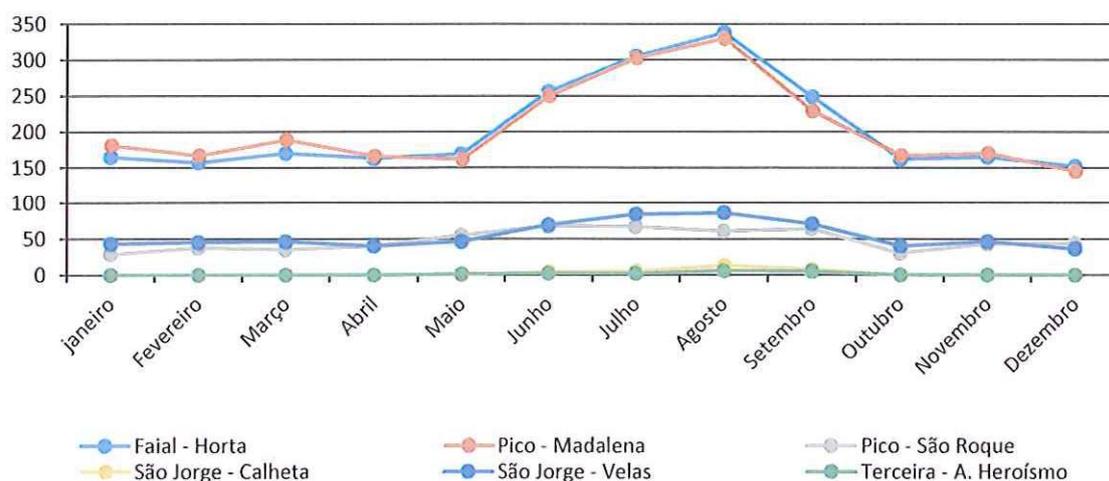


Figura 24: Movimento dos navios de passageiros nas ilhas do Triângulo e A. Heroísmo em 2019

Observa-se uma grande similitude entre o número de escalas dos navios interilhas durante o período em análise no que respeita aos portos da Horta e da Madalena, na ilha do Pico. Presencia-se também um factor de sazonalidade muito preponderante na movimentação deste tipo de navios, que se inicia normalmente no mês de Maio e que tem a sua fase descendente a partir do mês de setembro.

### 4.3. Outras atividades

Para além da atividade portuária propriamente dita, a Portos dos Açores exerce outras atividades, de que se destaca a relativa à gestão de infraestruturas de apoio à náutica de recreio, pelo seu impacto no turismo e nos centros urbanos onde tais infraestruturas se localizam. Será ainda de referir a gestão de áreas dominiais afetas à empresa, com particular destaque para o Complexo das Portas do Mar e as piscinas de São Pedro e das Portas do Mar, em Ponta Delgada. Em Angra do Heroísmo a Portos dos Açores tem responsabilidade direta na gestão da área comercial afeta ao Porto das Pipas.

Adicionalmente, será de mencionar a atividade de descarga de inertes, atividade exercida por privados, sujeita a licenciamento prévio e regulamentada pelo disposto no Decreto Legislativo Regional n.º 9/2010/A, de oito de março. A determinação das zonas onde é autorizada a extração comercial de areia é estabelecida anualmente, mediante resolução do Conselho do Governo Regional dos Açores, na qual são definidas as quantidades máximas passíveis de extração para o ano em apreço. As infraestruturas portuárias funcionam como elemento fundamental no processo de movimentação de tais produtos entre o meio marítimo e a sua entrada no processo produtivo.

#### 4.3.1. Náutica de recreio

A Portos dos Açores é responsável pela gestão de diversas infraestruturas de apoio à náutica de recreio na Região Autónoma dos Açores, distribuídas por sete ilhas. Atualmente, apenas as ilhas da Graciosa e do Corvo não possuem infraestruturas dedicadas à náutica de recreio.

Na Região Autónoma dos Açores há ainda a considerar outras duas infraestruturas municipais afetas à náutica de recreio, localizadas, respetivamente, na baía da Praia da Vitória (ilha Terceira) e outra em Vila Franca do Campo (ilha de São Miguel), cuja exploração cabe, no primeiro caso, à respetiva autarquia e, no segundo caso, ao Clube Naval de Vila Franca do Campo.

Este conjunto de infraestruturas afetas à náutica de recreio no arquipélago dos Açores constitui um elemento de apoio essencial à navegação no Atlântico Norte, entre os continentes americano e europeu, sendo a marina da Horta a principal infraestrutura e uma das mais conceituadas no mundo náutico. Os níveis de ocupação durante a época alta nesta marina ultrapassam amplamente a sua capacidade de receção.

## 4.3.1.1. Embarcações de recreio não locais

Tabela 31: Movimento de embarcações de recreio não locais

Portos de recreio	Ilhas	2019	2018	Var.
Horta	Faial	1 372	1 457	-5,83%
Ponta Delgada	São Miguel	916	802	14,21%
Angra do Heroísmo	Terceira	681	735	-7,35%
Velas	São Jorge	657	651	0,92%
Vila do Porto	Santa Maria	427	422	1,18%
Lajes	Flores	209	242	-13,64%
Lajes	Pico	118	119	-0,84%
<b>Total</b>		<b>4 380</b>	<b>4 428</b>	<b>-1,08%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

Em 2019 registaram-se 4.380 movimentos de embarcações de recreio não locais, ou seja, menos 48 embarcações do que em 2018, o equivalente a uma variação residual negativa de 1,08 por cento.

Na figura abaixo destaca-se a preponderância de cada porto no que respeita ao movimento deste tipo de embarcações que passaram pelas ilhas Açorianas.

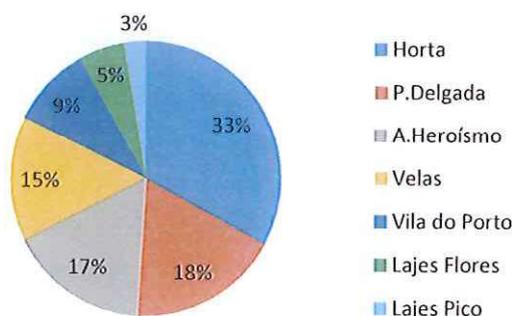


Figura 25: Movimento de embarcações de recreio não locais em 2019

Na marina da Horta, a mais importante infraestrutura associada à náutica de recreio dos Açores, registaram-se em 2019 um total de 1.372 escalas deste tipo de embarcações, ou de outro modo, menos 85 escalas comparativamente ao ano anterior. Contudo, é importante referir que aquela marina representou no período em estudo, cerca de 31,3 por cento do total das escalas das embarcações do segmento em análise. Destaca-se de seguida em termos de número de entradas, a marina de Ponta Delgada com 916 embarcações, presenciando-se um incremento de 114 escalas.

Observa-se ainda em termos de relevância a marina da Angra do Heroísmo com 681 escalas, seguida da marina das Velas de São Jorge com 657 escalas, o que equivaleu a uma variação positiva de 0,92 por cento.

Finalmente, pode-se salientar que em relação às restantes marinas assistiu-se a um movimento de embarcações de recreio não locais na ordem das 427 escalas em Vila do Porto, nas Lajes das Flores, foram 209 escalas. Observa-se ainda a marina das Lajes do Pico que apresentou um valor mais reduzido, na ordem das 118 escalas.

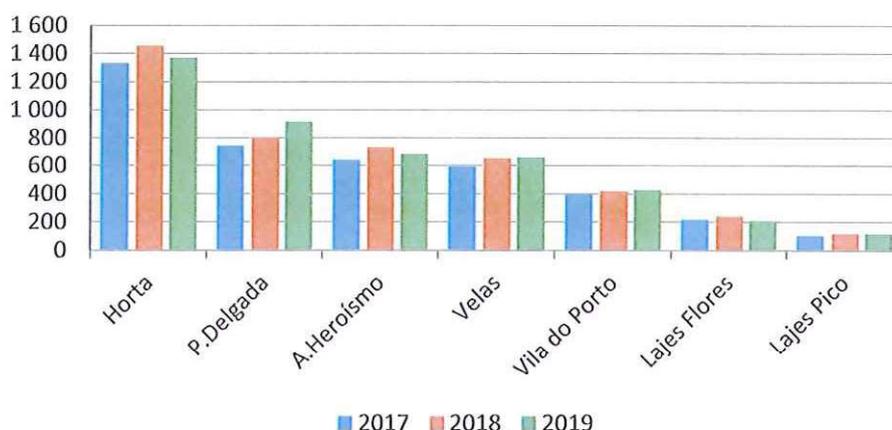


Figura 26: Movimento de embarcações de recreio não locais no último triénio

No que respeita à dimensão das embarcações, constata-se que a marina da Horta apresenta a percentagem mais significativa relativamente às embarcações de maior dimensão (> VI). De qualquer modo, pode-se indicar que as embarcações das classes IV a VI predominam em todos os portos e marinas de recreio, com um mínimo de 79,52 por cento na Horta e um máximo de 86,42 por cento em Vila do Porto.

Tabela 32: Classes das embarcações de recreio não locais

Portos de recreio	Ilhas	Classes		
		I a III	IV a VI	> VI
Horta	Faial	7,43%	79,52%	13,05%
Ponta Delgada	São Miguel	9,50%	81,88%	8,62%
Angra do Heroísmo	Terceira	12,04%	83,85%	4,11%
Velas	São Jorge	10,96%	86,00%	3,04%
Vila do Porto	Santa Maria	11,48%	86,42%	2,11%
Lajes	Flores	13,88%	82,78%	3,35%
Lajes	Pico	15,25%	83,05%	1,69%

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

No que concerne às nacionalidades de registo das embarcações não locais com escala nas marinas e núcleos de recreio náutico sob jurisdição da Portos dos Açores, é notória a preponderância das embarcações francesas, que registaram uma variação percentual positiva de 1,15 por cento. Mais se informa que historicamente esta nacionalidade de registo é a mais relevante. Consta-se também que o seu peso relativo comparativamente ao total situa-se na ordem dos 28,08 por cento.

No que respeita às principais variações positivas, destaque para as ocorridas nas embarcações com nacionalidade alemã com uma variação positiva de 22,15 por cento, e nas embarcações portuguesas, com uma variação positiva de 16,55 por cento, ou por outra forma, foram mais 122 escalas de embarcações não locais com nacionalidade portuguesa. Assiste-se ainda a uma inversão na preponderância das embarcações com origem nos países da Benelux com 518 registos, comparativamente aos 477 registos com originários do Reino Unido e dos 397 registos com nacionalidade Alemã. Finalmente, com um menor grau de relevância surgem as embarcações de nacionalidade norte americana, com uma variação positiva de 3,35 por cento, as embarcações dos países nórdicos com 170 registos e ainda as das restantes nacionalidades com 544 registos.

*Tabela 33: Nacionalidade das embarcações não locais*

Nacionalidades	2019	2018	Var.
França	1 230	1 216	1,15%
Portugal	859	737	16,55%
Benelux	518	540	-4,07%
Reino Unido	477	564	-15,43%
Alemanha	397	325	22,15%
América Norte	185	179	3,35%
Países nórdicos	170	193	-11,92%
Restantes	544	674	-19,29%
<b>Total</b>	<b>4 380</b>	<b>4 428</b>	<b>-1,08%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

#### 4.3.1.2. Tripulantes de embarcações não locais

A par da evolução observada no número de embarcações não locais, também em termos de tripulantes, presenciou-se uma variação residual negativa de 0,66 por cento, o correspondente a menos 120 tripulantes face ao ano anterior.

Observa-se pela tabela abaixo que a marina da Horta movimentou 7.002 de tripulantes, o que equivale a 38,9 por cento do total de tripulantes em escala nos portos e núcleos de recreio náutico sob gestão da Portos dos Açores.

Segue-se em termos de relevância a marina de Ponta Delgada com 2.996 tripulantes e com uma variação positiva de 10,8 por cento. Assiste-se também a uma variação positiva de 7,47 por cento na marina das Velas de São Jorge. Verifica-se ainda que a marina de Angra do Heroísmo surge no quarto posto em termos de preponderância com 15 por cento do total do movimento de tripulantes de embarcações de recreio não locais.

As restantes infraestruturas apresentam valores residuais, com saliência para Vila do Porto com 1.394 tripulantes.

Tabela 34: Movimento de tripulantes de embarcações de recreio não locais

Portos de recreio	Ilhas	2019	2018	Var.
Horta	Faial	7 002	7 293	-3,99%
Ponta Delgada	São Miguel	2 996	2 704	10,80%
Velas	São Jorge	2 776	2 583	7,47%
Angra do Heroísmo	Terceira	2 699	2 867	-5,86%
Vila do Porto	Santa Maria	1 394	1 413	-1,34%
Lajes	Flores	635	726	-12,53%
Lajes	Pico	497	533	-6,75%
<b>Total</b>		<b>17 999</b>	<b>18 119</b>	<b>-0,66%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

Mais se informa que as primeiras três infraestruturas representam, no seu conjunto, 71 por cento dos tripulantes das embarcações de recreio não locais.

A figura abaixo destaca o porto da Horta como sendo o mais relevante no que diz respeito à movimentação de tripulantes pelas embarcações não locais no ano em apreço.

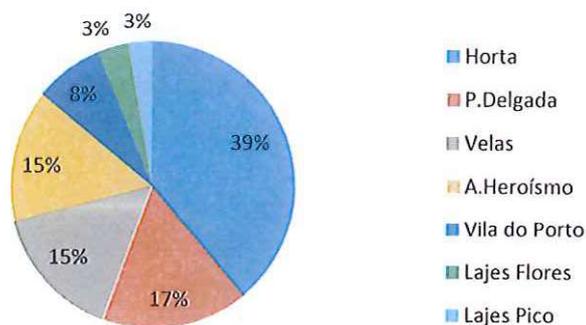


Figura 27: Tripulantes de embarcações de recreio não locais em 2019

#### 4.3.2. Extração de inertes

No que respeita à descarga de inertes extraídos no leito marinho, atividade exercida por operadores privados mediante licenciamento, em 2019 registou-se um decréscimo menos acentuado face ao ano

imediatamente anterior, o que significa a uma variação percentual negativa na ordem dos 7,7 por cento, o que equivale a menos 3.242 metros cúbicos de inertes descarregados nos portos açorianos. Trata-se, aliás, do valor mais baixo desde o ano de 2011.

No entanto, é perceptível através da tabela abaixo que este fenómeno de diminuição no volume de inertes provenientes do mar não é transversal a todas as ilhas.

Tabela 35: Descarga de inertes provenientes do mar

Ilhas	2019	2018	Unidade: m <sup>3</sup>
			Var.
Terceira	15 036	12 768	17,76%
São Miguel	9 660	8 993	7,42%
Pico	4 860	7 344	-33,82%
Faial	3 672	5 076	-27,66%
Santa Maria	3 363	2 952	13,92%
Graciosa	1 404	1 836	-23,53%
São Jorge	864	1 404	-38,46%
Corvo	0	1 512	-100,00%
Flores	0	216	-100,00%
<b>Total</b>	<b>38 859</b>	<b>42 101</b>	<b>-7,70%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

A descarga de inertes efetuadas no porto da Praia da Vitória atingiu 38,69 por cento do total de inertes descarregados no arquipélago dos Açores em 2019, traduzindo um acréscimo de 17,7 por cento comparativamente ao ano anterior, ou seja, mais 2.268 metros cúbicos de areia descarregada naquele porto.

No segundo lugar por ordem de preponderância destaca-se o porto de Ponta Delgada, com cerca de 25 por cento do total de inertes descarregados provenientes do mar, e, em terceiro lugar, o conjunto dos portos da ilha do Pico, com 12,51 por cento do total descarregado.

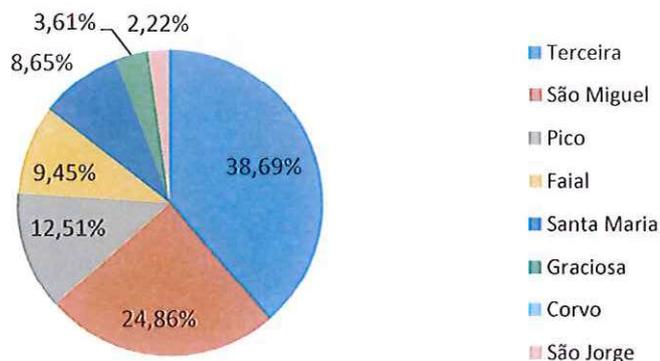


Figura 28: Descarga de inertes provenientes do mar em 2019

Numa análise referente aos dados do último triénio, é possível perceber algumas situações com acréscimo de descarga de inertes em 2019, como é o caso das ilhas de Terceira, São Miguel e Santa Maria. Em todos os restantes portos observa-se um decréscimo face a 2018. Contudo, relativamente aos valores registados em 2017, observam-se reduções relativamente expressivas. Apenas no porto de Vila do Porto, em Santa Maria, registaram-se valores descarregados de inertes relativamente estáveis.

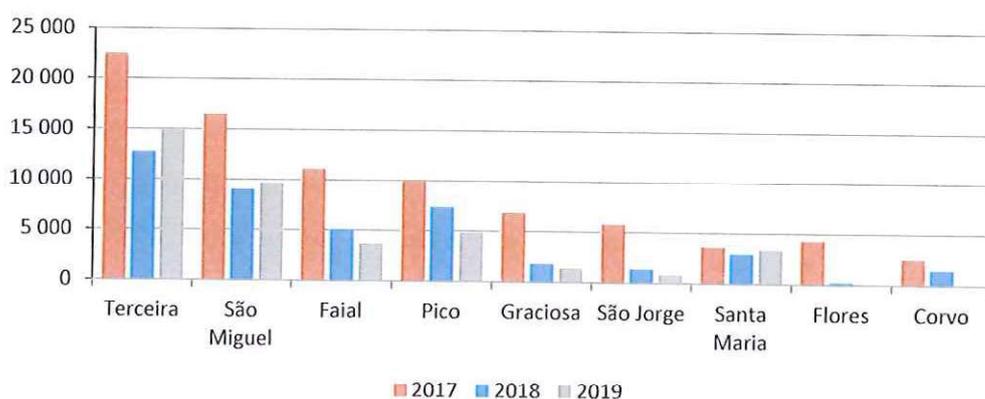


Figura 29: Descarga de inertes no último triénio (m<sup>3</sup>)

## 5. Recursos humanos

### 5.1. Enquadramento

Durante o ano de 2019 decorreu um processo negocial entre o Sindicato Nacional dos Trabalhadores das Administrações Portuárias – SNTAP e todas as Administrações Portuárias nacionais, incluindo a Portos dos Açores, com vista à segunda revisão do Acordo Coletivo de Trabalho (ACT). No caso concreto da Portos dos Açores, do Acordo de Empresa (AE).

Neste sentido, houve acordo ao nível da alteração de algumas cláusulas que vigoravam desde o primeiro acordo de 2015 e da sua primeira alteração em 2018 bem como, na regulamentação de matérias complementares ao Estatuto do Pessoal das Administrações Portuárias (Decreto-Lei nº 421/99 de 21 de outubro e respetiva portaria regulamentadora, ou seja, a Portaria nº 1098/99 de 21 de dezembro).

Para a Região Autónoma dos Açores, o processo negocial foi concluído em setembro, tendo sido em novembro publicado em Jornal Oficial o conteúdo do AE celebrado entre a Portos dos Açores e o SNTAP, nos exatos moldes e conteúdo do referido ACT celebrado entre as congéneres e o sindicato referido.

Da revisão do AE destacaram-se a reativação das carreiras residuais, a manutenção de remunerações acessórias e as ajudas de custo e despesas com transporte e alojamento.

Destacou-se também a adesão a este AE por parte do Sindicato OFICIAISMAR - Sindicato dos Capitães, Oficiais Pilotos, Comissários e Engenheiros da Marinha Mercante.

Noutro âmbito da política de recursos humanos, neste caso com incidência na gestão e desenvolvimento de pessoas, evidenciou-se o programa “Tod@s a Bordo” dirigido a todos os trabalhadores e a todas as trabalhadoras e que teve início em outubro 2018 e termo em abril de 2019, culminado com um “desafio final” em setembro constituído por uma atividade *teambuilding* que decorreu na sede da organização e que reuniu as principais equipas vencedoras do jogo por ilha.

Tratou-se de um programa de desenvolvimento de competências e de promoção do alinhamento organizacional em formato de jogo e formação ativa. Distinguiu-se pela metodologia lúdica e inovadora na forma de transmitir conhecimento e mudar comportamentos/atitude. Teve como objetivo geral formar as pessoas em várias vertentes transversais a todas as funções, nomeadamente as boas práticas de higiene e segurança no trabalho, as boas práticas ambientais e simultaneamente o objetivo de promover o espírito de equipa, o conhecimento integrado da empresa (do negócio, de

projetos, das atividades, das orgânicas, entre outros) contribuindo para a compreensão e integração organizacional como fator de promoção da mudança e inovação e da comunicação interna e da identidade organizacional. Promoveu ainda o conhecimento de si, através do treino da resiliência e da inteligência emocional, contribuindo para a melhoria do bem-estar e do relacionamento saudável.

## 5.2. Estrutura do efetivo

O exercício de 2019 apresentou algumas alterações no que se refere à estrutura do efetivo, com a entrada de 15 novos recursos humanos, sendo nove trabalhadores e seis trabalhadoras, bem como a saída de 16 (oito trabalhadores e de oito trabalhadoras). No que respeita às saídas, corresponderam a saídas por demissão, através de resolução do contrato por se verificar o seu termo e por reforma.

Associado sobretudo a atividades sazonais desenvolvidas pela empresa, nomeadamente na exploração das piscinas de São Pedro, em Ponta Delgada, será também de referir o recurso ao trabalho temporário. Em 2019 recorreu-se a oito novas admissões temporárias.

As restantes sete entradas foram necessidades identificadas como sendo uma na área de assessoria ao conselho de administração e seis nas áreas operacionais.

Como consequência deste conjunto de processos de entrada e saída de pessoal, verificou-se um decréscimo do efetivo médio de menos 0,36 por cento, em 2019.

*Tabela 36: Efetivo médio*

Efetivo médio	2019	2018	Var.
Homens	234	239	-2,09%
Mulheres	43	39	10,26%
Total	277	278	-0,36%

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

A estrutura dos Recursos humanos em funções é composta por vários tipos de vínculo, sendo particularmente relevante o volume de pessoal efetivo, não obstante registou-se uma diminuição de 1,98 por cento, face ao ano anterior.

O pessoal contratado registou um aumento relativamente mais acentuado correspondente a 12,5 por cento, em resultado do número de admissões a que houve necessidade de recorrer.

Tabela 37: Tipo de vínculo do efetivo em 31 de dezembro

Vínculo do pessoal	2019			2018			Var.		
	Homens	Mulheres	Total	Homens	Mulheres	Total	Homens	Mulheres	Total
Pessoal efetivo	211	36	247	215	37	252	-1,86%	-2,70%	-1,98%
Pessoal requisitado	6	0	6	5	0	5	20,00%	-%	20,00%
Pessoal em comissão de serviço	1	1	2	0	0	0	-%	-%	-%
Pessoal contratado	16	2	18	13	3	16	23,08%	-33,33%	12,50%
<b>Total</b>	<b>234</b>	<b>39</b>	<b>273</b>	<b>233</b>	<b>40</b>	<b>273</b>	<b>0,43%</b>	<b>-2,50%</b>	<b>0,00%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

Relativamente à divisão dos Recursos humanos por género e áreas de atividade, verificou-se uma assinalável preponderância de pessoal do sexo masculino, afeto sobretudo a áreas operacionais e que representou no final de 2019, 85,71 por cento do efetivo.

Em termos de divisão por Direção Geral, a composição de efetivos da Portos dos Açores manteve uma situação de equilíbrio, com uma representação de 33,6 por cento na Direção Geral dos Portos de São Miguel e Santa Maria (DGPSM), justificado pelo volume de movimentação do principal porto (Ponta Delgada) onde são afetos o maior número de recursos humanos, 22 por cento na Direção Geral dos Portos do Triângulo e Grupo Ocidental (DGPTO) e 17,3 por cento na Direção Geral dos Terceira e Graciosa (DGPTG).

A DGPTO abrange um conjunto de nove portos, alguns dos quais de dimensão média e outros com atividade relativamente residual no contexto da empresa, possui um efetivo de 61 elementos, na generalidade do sexo masculino. Ainda assim, será de referir que se trata da Direção Geral com mais elementos do sexo feminino.

Nas áreas de apoio e suporte, registou-se um maior equilíbrio relativo entre géneros, sendo que 42,25 por cento é do sexo feminino. Ou seja, o efetivo feminino está muito concentrado (76,92 por cento) nas áreas de apoio e suporte, apresentando uma percentagem residual nas áreas operacionais.

Tabela 38: Recursos humanos por Direção Geral e áreas de apoio e suporte em 31 de dezembro

Descrição	DGPSM	DGPTO	DGPTG	Apoio/Suporte	Total
Homens	90	57	46	41	234
Mulheres	3	4	2	30	39
	<b>93</b>	<b>61</b>	<b>48</b>	<b>71</b>	<b>273</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

Relativamente ao regime de trabalho praticado pelo efetivo, existem três tipos de horários a considerar: o horário normal, o horário flexível e, a isenção de horário de trabalho, este último aplicável, sobretudo, nas áreas operacionais e em cargos de chefia. O peso relativo do efetivo afeto ao

regime de isenção de horário é muito assinalável, mantendo-se, nos últimos anos, estabilizado à volta de 75 por cento do total.

Ainda a nível do regime de isenção de horário de trabalho, decorrente diretamente das necessidades operacionais inerentes à atividade portuária, atendendo que apenas com um regime de elevada flexibilidade laboral será possível fazer face às requisições de clientes para a prestação de serviços portuários em horários relativamente imprevisíveis. Sendo tais prestações de serviços associadas a atividades operacionais. O regime de isenção de horário de trabalho abrange sobretudo elementos do sexo masculino.

Relativamente ao horário normal fixo, é aplicável sobretudo em atividades de apoio e suporte, nomeadamente nas áreas com uma maior componente administrativa.

*Tabela 39: Distribuição dos Recursos Humanos por regimes de trabalho*

Horário praticado	2019			2018			Var.		
	Homens	Mulheres	Total	Homens	Mulheres	Total	Homens	Mulheres	Total
Horário normal fixo	46	23	69	47	25	72	-2,13%	-8,00%	4,17%
Isenção de horário de trabalho	188	16	204	186	15	201	1,08%	6,67%	1,49%
<b>Total</b>	<b>234</b>	<b>39</b>	<b>273</b>	<b>233</b>	<b>40</b>	<b>273</b>	<b>0,43%</b>	<b>-2,50%</b>	<b>0,00%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

### 5.3. Níveis etários do efetivo

A divisão do efetivo por escalões etários permite perceber um relativo equilíbrio entre os diversos escalões, com uma ligeira preponderância dos escalões etários com idade igual ou superior aos 50 anos, que atingiu um total de 45,42 por cento do efetivo em 31 de dezembro de 2019, traduzindo-se num aumento de 1,47 pontos percentuais relativamente ao ano de 2018.

Tabela 40: Escalões etários do efetivo em 31 de dezembro

Escalões etários	2019			2018			Var.		
	Homens	Mulheres	Total	Homens	Mulheres	Total	Homens	Mulheres	Total
Até 24 anos	0	0	0	0	0	0	-%	-%	-%
De 25 a 29 anos	11	2	13	12	4	16	-8,33%	-50,00%	-18,75%
De 30 a 34 anos	20	6	26	29	4	33	-31,03%	50,00%	-21,21%
De 35 a 39 anos	38	4	42	30	4	34	26,67%	0,00%	23,53%
De 40 a 44 anos	33	4	37	27	3	30	22,22%	33,33%	23,33%
De 45 a 49 anos	23	8	31	30	10	40	-23,33%	-20,00%	-22,50%
De 50 a 54 anos	38	4	42	36	2	38	5,56%	100,00%	10,53%
De 55 a 59 anos	37	5	42	38	6	44	-2,63%	-16,67%	-4,55%
60 ou mais anos	34	6	40	31	7	38	9,68%	-14,29%	5,26%
<b>Total</b>	<b>234</b>	<b>39</b>	<b>273</b>	<b>233</b>	<b>40</b>	<b>273</b>	<b>0,43%</b>	<b>-2,50%</b>	<b>0,00%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

Numa comparação por sexo entre escalões etários do efetivo, no ano de 2019, registou-se maior ponderação do sexo masculino nos escalões etários dos 35 aos 39 anos e dos 50 aos 54 anos de idade, sendo que no sexo feminino a ponderação realça-se no escalão dos 45 aos 49 anos de idade.

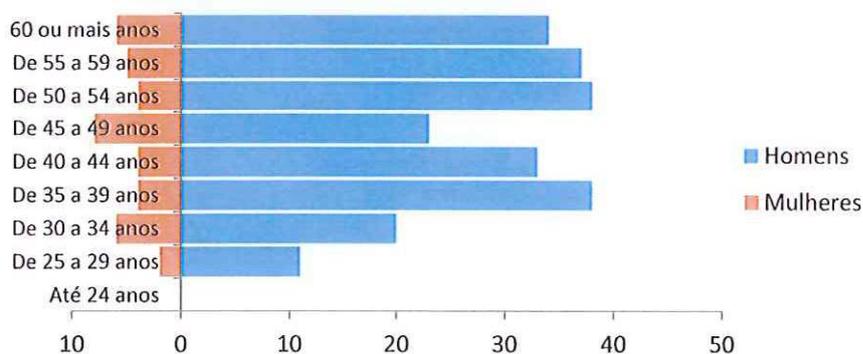


Figura 30: Escalões etários do efetivo por sexo em 2019

No cômputo dos últimos três exercícios, ou seja entre 2017 e 2019, constatou-se uma evolução mais acentuada nos escalões de maior idade, ou seja nos escalões a partir dos 50 anos.

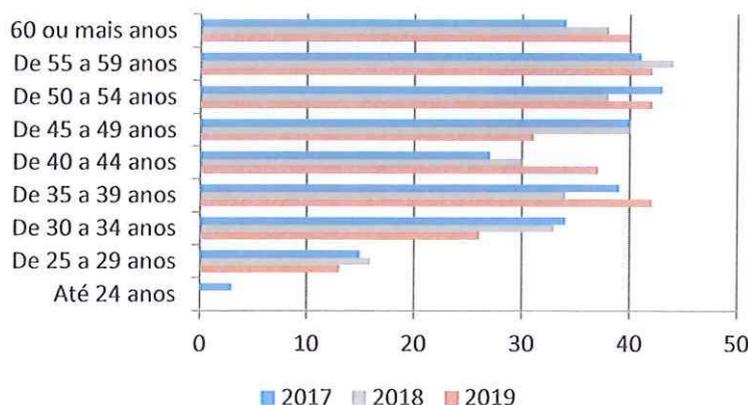


Figura 31: Escalões etários do efetivo entre 2017 e 2019

#### 5.4. Níveis de antiguidade do efetivo

Relativamente à distribuição dos trabalhadores por antiguidade, no ano de 2019, foi possível apurar que mais de metade dos trabalhadores, cerca de 53,48 por cento, trabalham na empresa há mais de 15 anos, correspondendo a um aumento de 4,29 por cento face ao final de 2018. Na tabela seguinte podemos verificar que esta predominância de antiguidade do efetivo (15 ou mais anos) mantem-se ao longo dos últimos três anos.

A antiguidade média do efetivo da Portos dos Açores situou-se em 2019, nos 18,1 anos, mais 0,3 anos que no ano anterior.

Tabela 41: Antiguidade do efetivo em 31 de dezembro

Antiguidade	2019			2018			Var.		
	Homens	Mulheres	Total	Homens	Mulheres	Total	Homens	Mulheres	Total
Até 1 ano	6	1	7	6	2	8	0,00%	-50,00%	-12,50%
De 1 a 2 anos	3	1	4	3	0	3	0,00%	%	33,33%
De 2 a 5 anos	28	3	31	27	3	30	3,70%	0,00%	3,33%
De 5 a 10 anos	36	10	46	41	10	51	-12,20%	0,00%	-9,80%
De 10 a 15 anos	32	7	39	35	6	41	-8,57%	16,67%	-4,88%
15 ou mais anos	129	17	146	121	19	140	6,61%	-10,53%	4,29%
<b>Total</b>	<b>234</b>	<b>39</b>	<b>273</b>	<b>233</b>	<b>40</b>	<b>273</b>	<b>0,43%</b>	<b>-2,50%</b>	<b>0,00%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

A predominância de antiguidade do efetivo no escalão de 15 ou mais anos abrange ambos os sexos, sendo particularmente evidente no sexo masculino. Para além disso, a antiguidade observada deverá ser lida em conjunto com os escalões etários predominantes, permitindo perceber uma elevada estabilidade do efetivo.

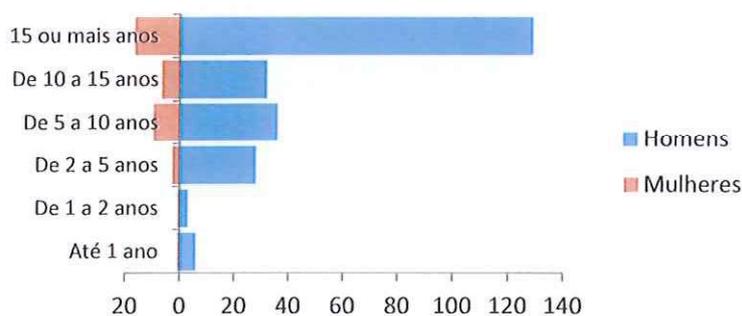


Figura 32: Antiguidade do efetivo por sexo em 2019

Numa perspetiva mais abrangente que reúne os últimos três anos, é evidente o crescimento dos dois escalões de maior antiguidade, conforme se verifica no gráfico seguinte.

Observa-se ainda uma realidade bastante estável ao nível da entrada de novos recursos humanos, que se situou em média nas oito entradas por ano no último triénio.

Este facto enquadra-se na tentativa de uma gradual renovação do efetivo, aspeto essencial no quadro de uma política da Portos dos Açores de longo prazo na gestão de recursos humanos.

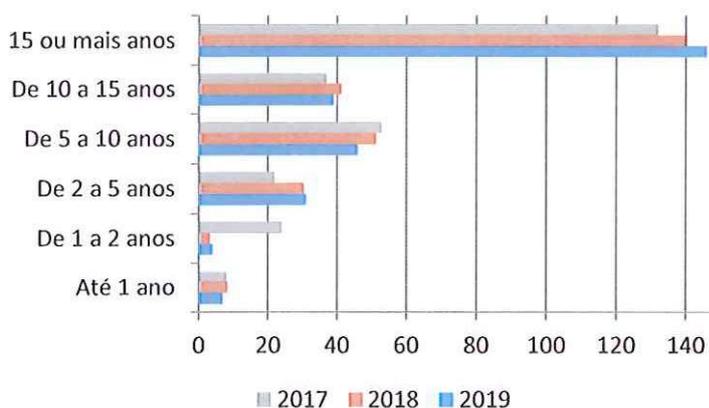


Figura 33: Antiguidade do efetivo entre 2017 e 2019

### 5.5. Níveis de escolaridade do efetivo

Os níveis de escolaridade do efetivo mantiveram-se relativamente estáveis, numa tendência ditada pelo gradual decréscimo nos níveis de escolaridade mais baixos, decorrente das alterações ao nível da política de escolaridade mínima e a aposentação gradual dos recursos humanos com maior idade e menor escolaridade.

Tabela 42: Escolaridade do efetivo em 31 de dezembro

Escolaridade	2019			2018			Var.		
	Homens	Mulheres	Total	Homens	Mulheres	Total	Homens	Mulheres	Total
1.º ciclo do ensino básico	21	3	24	26	4	30	-19,23%	-25,00%	-20,00%
2.º ciclo do ensino básico	29	1	30	29	1	30	0,00%	0,00%	0,00%
3.º ciclo do ensino básico	70	8	78	67	8	75	4,48%	0,00%	4,00%
Ensino secundário	66	15	81	64	15	79	3,13%	0,00%	2,53%
Ensino superior	48	12	60	47	12	59	2,13%	0,00%	1,69%
<b>Total</b>	<b>234</b>	<b>39</b>	<b>273</b>	<b>233</b>	<b>40</b>	<b>273</b>	<b>0,43%</b>	<b>-2,50%</b>	<b>0,00%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

Em 2019, continuou a verificar-se maior preponderância no número de efetivos com os níveis de escolaridade do 3.º ciclo do ensino básico e ensino superior, estes dois níveis representavam 58,24 por cento do total do efetivo.

Ao nível da qualificação por sexo, verificou-se um maior nível de escolaridade no sexo feminino, a partir do nível do 3.º ciclo do ensino básico correspondendo a 89,74 por cento do efetivo feminino, contra 78,63 por cento no efetivo masculino.

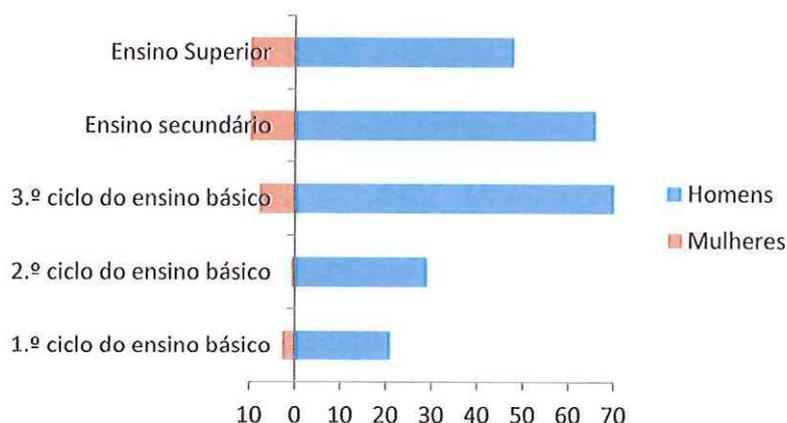


Figura 34: Escolaridade do efetivo por sexo em 2019

## 5.6. Sinistralidade

No que respeita à sinistralidade, há a registar um aumento assinalável no índice de gravidade na Portos dos Açores, com uma variação de 205,56 por cento, face ao ano anterior.

O número de acidentes ocorridos em 2019 foi ligeiramente superior ao observado em 2018, com mais um acidente.

Contudo, do total de acidentes registados resultaram dez baixas, mais duas que as registadas em 2018.

Adicionalmente, o número de dias de baixa sofreu de igual modo um aumento muito significativo, ou seja de 296 dias o que representou um aumento de 159,14 por cento, com reflexo direto ao nível do índice de gravidade referido.

Tabela 43: Indicadores de sinistralidade

Descrição	2019			2018			Var.		
	Homens	Mulheres	Total	Homens	Mulheres	Total	Homens	Mulheres	Total
Total de acidentes	13	1	14	12	1	13	8,33%	0,00%	7,69%
Total de acidentes com baixa	9	1	10	5	1	6	80,00%	0,00%	66,67%
Total de dias de baixa	478	4	482	162	24	186	195,06%	-83,33%	159,14%
Índice de frequência	26,14	13,53	39,67	27,05	13,13	25,01	-3,36%	3,05%	58,62%
Índice de gravidade	0,97	0,13	1,10	0,37	0,32	0,36	162,16%	-59,38%	205,56%

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

Em 2019, ocorreram dois acidentes na DGPTO, três na DGPTG, menos um que no ano anterior e, manteve-se o mesmo número de acidentes na DGPSM, nove.

Tabela 44: Acidentes por Direção Geral

Direções-Gerais	2019			2018			Var.		
	Homens	Mulheres	Total	Homens	Mulheres	Total	Homens	Mulheres	Total
DGPSM	8	1	9	8	1	9	0,00%	0,00%	0,00%
DGPTG	3	0	3	4	0	4	-25,00%	-%	-25,00%
DGPTO	2	0	2	0	0	0	-%	-%	-%

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

## 5.7. Formação

O plano de formação da Portos dos Açores é precedido de um levantamento de necessidades formativas anual e, o ano de 2019 não foi exceção quanto à aplicação deste procedimento.

Adicionalmente, a execução do plano de formação de 2019 resultou da continuidade dos planos relativos aos anos anteriores.

Tabela 45: Indicadores de formação

Descrição	Unidade	2019			2018			Var.		
		Homens	Mulheres	Total	Homens	Mulheres	Total	Homens	Mulheres	Total
Formandos	N.º	447	103	550	617	136	753	-27,55%	-24,26%	-26,96%
Volume de formação	N.º horas	4 146	798	4 943	3 307	889	4 196	25,36%	-10,24%	17,82%
Formação por colaborador	N.º horas	9,28	7,74	17	5,4	6,5	5,5	73,13%	18,53%	207,22%
Custo horário por formando	Euros	3,37	2,71	6	58,11	46,78	56,87	-94,20%	-94,21%	-89,31%
Custo horário por formação	Euros	31,24	20,96	52,20	10,84	7,16	10,21	188,19%	192,74%	411,26%

\* Custo pedagógico

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

Em 2019 os custos de formação foram na ordem dos 24,3 mil euros, correspondendo a menos 29,4 mil euros que no ano anterior, ou seja, uma variação negativa de 121,15 por cento.

A Portos dos Açores promoveu no total 67 ações de formação internas e externas. Neste seguimento, foram realizadas as ações de formação seguintes:

- ☒ Contabilidade e Fiscalidade;
- ☒ Desenvolvimento Pessoal, Comportamental e Intelectual;
- ☒ Informática na ótica de utilizador, Informática;
- ☒ Programas não especificados;
- ☒ Gestão e administração;
- ☒ Secretariado, Administrativo e Atendimento telefónico;
- ☒ Higiene e Segurança no Trabalho;
- ☒ Proteção de Pessoas e Bens;
- ☒ Serviços Transporte;
- ☒ Proteção do Ambiente.

Do conjunto referido anteriormente, destacaram-se as ações de formação “Desenvolvimento Pessoal, Comportamental e Intelectual” e “Higiene e Segurança no Trabalho”, com o maior número de participantes.

## 6. Investimento

### 6.1. Introdução

A Portos dos Açores, no âmbito do Plano de Investimentos aprovado para o ano de 2019, desenvolveu um conjunto de projetos de investimento, cujo montante global ascendeu a 4,45 milhões de euros.

Tabela 46: Investimento realizado por ilha

Ilha	2019	2018	Var.
São Jorge	66.085	4.426.661	-98,51%
Pico	1.371.295	3.916.044	-65%
Corvo	493.812	3.749.276	-86,83%
São Miguel	648.312	2.826.425	-77,06%
Flores	1.481.086	1.500.952	-1,32%
Terceira	126.171	346.472	-63,58%
Santa Maria	305	23.116	-99%
Faial	44.224	8.219	438,04%
Graciosa	0	0	-%
Não desagregadas	219.222	202.503	8,26%
<b>Total</b>	<b>4.450.512</b>	<b>16.999.669</b>	<b>-73,82%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

Tendo em conta que durante o ano de 2019 se concluíram as restantes grandes empreitadas que estavam a decorrer, observou-se uma redução no volume global de investimento de 73,82 por cento face ao volume global de investimento de 2018, que havia totalizado praticamente 17 milhões de euros.

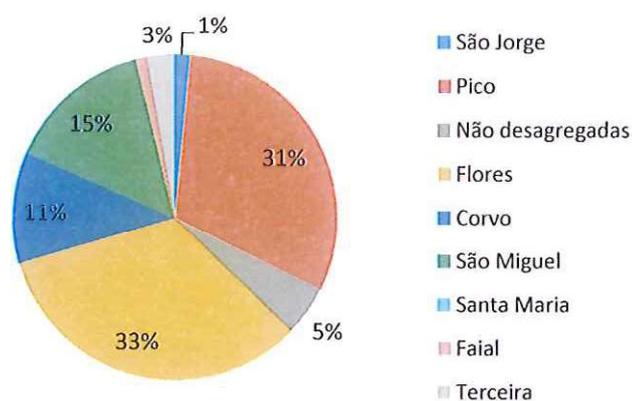


Figura 35: Investimento por ilha em 2019

Ao contrário do que vem sendo habitual nos últimos anos, em que a ilha que registava o maior volume de investimento era São Jorge, no ano de 2019 a ilha que registou um maior volume de investimento

foi as Flores, que apresentou 33,28 por cento (1,48 milhões de euros) do investimento total da empresa. Este volume de investimento correspondeu em 61 por cento à empreitada de Requalificação do Porto das Poças de Santa Cruz das Flores. A candidatura deste investimento ao Programa Operacional para a Competitividade e Internacionalização (COMPETE 2020) foi aprovada a nove de janeiro de 2017. Importa salientar que o aumento global do volume de investimento nesta ilha deveu-se também aos vários investimentos necessários a realizar pela Portos dos Açores no âmbito dos prejuízos decorrentes da passagem do furacão “Lorenzo”.

A ilha do Pico, depois das Flores, foi a que registou um maior volume de investimento, representando 30,81 por cento (1,37 milhões de euros) do investimento total da empresa. Este volume de investimento deveu-se sobretudo à empreitada de Reparação dos Danos Causados pelo Temporal de 27/28 de Fevereiro de 2017 no Molhe-Cais do Porto da Madalena, dado que a execução desta empreitada correspondeu a cerca de 91 por cento do investimento registado na ilha do Pico.

As ilhas que apresentaram um menor volume de investimento foram Santa Maria e Faial que apresentaram 0,01 por cento e 0,99 por cento, respetivamente, do investimento total da empresa.

No que respeita a investimentos que são transversais a todas as ilhas, totalizaram em 2019 cerca de 219,2 mil euros, o que representou apenas 4,93 por cento do total de investimento da empresa. De salientar a Atualização da Janela Única Portuária que representou, em 2019, um total de 118,67 mil euros executados.

Descriminam-se, de seguida, alguns dos mais importantes projetos com despesa realizada em 2019, desagregados por ilha, incluindo informação complementar referente ao respetivo financiamento, devido, entre outros aspetos, à publicação exigida no âmbito dos Fundos Comunitários.

## 6.2. Investimentos realizados por ilha

### 6.2.1. Ilha de Santa Maria

O valor de investimento registado na ilha de Santa Maria foi muito baixo, cerca de 305 euros, valor este respeitante às publicações em Diário da República do lançamento dos concursos públicos relativos à empreitada de Substituição da Cobertura Exterior da Gare Marítima de Vila do Porto e à aquisição de Um Atrelado Autopropulsor para embarcações. O financiamento de ambos os investimentos é assegurado na íntegra por Fundos Regionais no âmbito de Contratos Programas celebrados para esse efeito.

### 6.2.2. Ilha de São Miguel

Na ilha de São Miguel registaram-se a execução vários projetos, de que se destaca:

- ❧ Rececionada provisoriamente a um de julho de 2019 a empreitada de Reforço do Manto de Proteção do Molhe Principal do Porto de Ponta Delgada que apresentou em 2019 um total de despesa de 495,34 mil euros. Este investimento é financiado por Fundos Regionais no âmbito de Contrato Programa assinado a 11 de novembro de 2016, alterado pela segunda vez a três de dezembro de 2018. O valor não participado por Fundos Regionais é participado por Fundos Comunitários no âmbito da candidatura apresentada ao COMPETE 2020 aprovada em 18 de outubro de 2017;
- ❧ A empreitada de Reperfilamento do Cais -10 (ZH), Repavimentação do Terrapleno Portuário e Beneficiação das Redes Técnicas nele Integradas, e Dragagens da Bacia Portuária do Porto de Ponta Delgada registou em 2019, um total de 61,9 mil euros executados. Este investimento foi assegurado por Fundos Regionais no âmbito do Contrato Programa assinado em 27 de outubro de 2017, alterado pela primeira vez a três de dezembro de 2018, assim como por Fundos Comunitários, dado que integra a mesma candidatura do investimento mencionado anteriormente;
- ❧ Com o auto de receção provisória datado de oito de maio de 2019 a empreitada de Pavimentação da Rua Padre Fernando Gomes registou 91 mil euros executados em 2019. Esta empreitada foi incluída na candidatura do COMPETE 2020 dos investimentos anteriormente referidos através de uma reprogramação física e financeira apresentada pela Portos dos Açores no final do ano por forma a assegurar o seu financiamento Comunitário.

### 6.2.3. Ilha Terceira

Os principais investimentos ocorridos na Ilha Terceira ao longo de 2019 dizem respeito a:

- ❧ A despesa registada em 2019 com a empreitada de Requalificação das Oficinas, do Armazém e do Edifício das Operações Portuárias que se cifrou em 63,8 milhares de euros respeitantes na sua quase totalidade a estudos e projetos. A três de dezembro de 2019, a candidatura ao Programa Operacional para a Competitividade e Internacionalização (COMPETE 2020) que integra este investimento, assim como os dois seguintes foi aprovada;
- ❧ Rececionada provisoriamente na totalidade a 16 de agosto de 2018 a empreitada de Operacionalidade e Segurança do Porto da Praia da Vitória que registou no ano de 2019 a despesa no valor de 3,1 mil euros, relativos a revisão de preços;
- ❧ No âmbito da empreitada de Melhoria das Acessibilidades ao Porto e dos Sistemas de Segurança da Operação Ferry Ro-Ro foram executados em 2019 um total de 11,4 milhares de euros, respeitantes na sua quase totalidade a estudos;

- ✎ A Construção da Rampa Ro-Ro e Trabalhos Complementares no Porto das Pipas - Angra do Heroísmo registou em 2019 um total de despesa de 47,66 mil euros. Em 2020, a Portos dos Açores conta apresentar uma candidatura ao POCI - Compete 2020 onde incluirá este investimento.

#### 6.2.4. Ilha Graciosa

No ano de 2019 não foram registados quaisquer investimentos em infraestruturas ou equipamentos portuários no porto da Praia da Graciosa.

#### 6.2.5. Ilha de São Jorge

O investimento realizado nas infraestruturas portuárias afetas à Portos dos Açores na ilha de São Jorge dizem respeito a:

- ✎ A empreitada de Aumento do Terraplano do Porto de Velas rececionada provisoriamente a 10 de setembro de 2018 registou em 2019, um total de despesa no valor de 21,59 mil euros. A 18 de outubro de 2016, a candidatura ao Programa Operacional para a Competitividade e Internacionalização (COMPETE 2020) que integra este investimento foi aprovada. No âmbito da quinta alteração ao Contrato Programa assinado a 18 de agosto de 2014 foi assegurado o investimento por Fundos Regionais deste investimento na parte não financiada por Fundos Comunitários;
- ✎ A Substituição de Cabeços de Amarração no Porto de Velas com 24,2 milhares de euros executados em 2019;
- ✎ No âmbito da Instalação de Barreiras de Controlo de Acesso ao Porto e Adaptação da Rede Elétrica/ Iluminação para Cumprimento dos Requisitos do ISPS no Porto das Velas foram executados 19,92 mil euros.

#### 6.2.6. Ilha do Pico

No que diz respeito à ilha do Pico, os investimentos incluíram os portos de São Roque e da Madalena, nomeadamente:

- ✎ Assinado a 29 de novembro de 2017 e alterado pela segunda vez a 22 de novembro de 2018, o Contrato Programa assegura o financiamento integral da Reparação dos Danos Causados pelo Temporal de 27/28 de Fevereiro de 2017 no Molhe-Cais do Porto da Madalena, registando em 2019 despesa no valor total de 1,24 milhões de euros. A empreitada foi rececionada provisoriamente na totalidade a 28 de junho de 2019;

- ✎ Com o auto de receção provisória datado de 30 de agosto de 2018, a Instalação de Cabeços de Amarração de 800 KN no Porto de São Roque apresentou em 2019 um total de 7,96 milhares de euros de despesa executada, relativa a revisão de preços;
- ✎ Rececionada provisoriamente a nove de novembro de 2018, a Instalação de Cabeços de Amarração de 800 KN no Antigo Cais de Passageiros da Madalena que registou em 2019 um total de despesa de 1,93 milhares de euros. Este investimento, a par do anterior, foi financiado na íntegra por Fundos Regionais no âmbito do Contrato Programa assinado a 23 de junho de 2017, alterado pela primeira vez a 29 de dezembro do mesmo ano;
- ✎ O investimento Ampliação do Molhe-Cais do Porto de São Roque do Pico e Reforço do Manto de Proteção e Beneficiação das Redes Técnicas, em 2019 apresentou 26,4 mil euros executados em projeto;
- ✎ A empreitada de Construção da Nova Gare de Passageiros do Porto de São Roque e Acessibilidades registou em 2019 um valor de despesa executada de 92,7 milhares de euros. Em 2020, a Portos dos Açores conta apresentar uma candidatura ao POCI - Compete 2020 onde incluirá este investimento.

#### 6.2.7. Ilha do Faial

Os investimentos realizados no porto da Horta, ilha do Faial, dizem respeito a:

- ✎ Substituição da Telha e Reabilitação da Cobertura do Armazém do Porto Comercial da Horta - Edifício C, com despesa executada em 2019 no valor de 28,4 mil euros. O financiamento deste investimento é assegurado pelo Contrato Programa assinado a 30 de dezembro de 2016;
- ✎ Requalificação do Porto Comercial da Horta, registou em 2019 um valor de despesa executada de 15,83 mil euros. A seis de dezembro de 2018 foi assinado o Contrato Programa que assegura o financiamento do investimento na parte não cofinanciada por Fundos Comunitários.

#### 6.2.8. Ilha das Flores

As intervenções nas áreas de jurisdição dos portos das Lajes e de Santa Cruz envolveram:

- ✎ O investimento de Desobstrução, Demolição, Remoção e Limpeza dos Destroços Provocados pelo Furacão “Lorenzo” no Porto das Lajes das Flores registou em 2019 um total de despesa executada de 197,07 milhares de euros;
- ✎ A empreitada de Intervenção de Emergência para Operacionalização do Porto das Lajes das Flores – “Lorenzo” em 2019 apresentou 164,51 mil euros executados, respeitantes na sua quase totalidade à rubrica de projeto;

- ⌘ A despesa registada com a aquisição de Grua tipo Estaleiro (RT) 70 ton. para o Porto das Lajes das Flores, num valor de 217,06 milhares de euros;
- ⌘ A Requalificação do Porto das Poças de Santa Cruz das Flores apresentou em 2019 um total de despesa de 901,02 mil euros. Esta empreitada é financiada por Fundos Regionais no âmbito do Contrato Programa assinado a 27 de maio de 2016, alterado pela segunda vez a três de dezembro de 2018. O valor não participado por Fundos Regionais é participado por Fundos Comunitários no âmbito da candidatura apresentada ao Programa COMPETE 2020 aprovada a nove de janeiro de 2017. A empreitada encontra-se suspensa desde o dia três de outubro de 2019, até que estejam repostas as condições anteriores ao dia um de outubro, tendo em conta os estragos causados pela passagem do furacão “Lorenzo”.

#### 6.2.9. Ilha do Corvo

A despesa de investimento afeta à ilha do Corvo correspondeu a:

- ⌘ Rececionada provisoriamente na totalidade a 28 de janeiro de 2019 a empreitada de Prolongamento do Molhe Cais e Alargamento da Plataforma do Porto da Casa apresentou no final de 2019 um volume de despesa de 33,05 milhares de euros. Este investimento, bem como o seguinte, integraram a candidatura ao Programa COMPETE 2020 aprovada a nove de janeiro de 2017, mencionada anteriormente. Na parte não financiada por Fundos Comunitários é assegurado o financiamento Regional ao abrigo do Contrato Programa assinado a 20 de abril de 2015 e alterado a sete de dezembro de 2018 pela terceira vez.
- ⌘ A aquisição de Uma Grua Portuária para o Porto da Casa registou no ano de 2019 despesa no valor de 419,1 mil euros. A verba não participada por Fundos Comunitários é participada por Fundos Regionais no âmbito do Contrato Programa assinado a 18 de novembro de 2019;
- ⌘ Melhoramento da Acessibilidade e Condições de Operacionalidade do Porto da Casa, com despesa executada em 2019 no valor de praticamente 25 milhares de euros;
- ⌘ A Construção de Instalações Sanitárias no Armazém/Garagem do Porto da Casa, com 16,7 mil euros executados em 2019.

## 7. Estrutura organizativa

### 7.1. Estrutura organizativa e órgãos sociais

#### 7.1.1. Composição dos órgãos sociais

#### **Órgãos de Governo**

A gestão da Portos dos Açores é da responsabilidade dos seus órgãos sociais, nomeados em 22 de outubro de 2018 para o período 2018-2020, e cuja composição a 31 de dezembro de 2019 era a seguinte:

#### **Assembleia Geral**

Presidente: Dr. José Carlos Faria da Câmara;  
Secretário: Dr. Pedro Nuno Teixeira Corvelo.

#### **Conselho de Administração**

Presidente: Dr. Miguel António Moniz da Costa;  
Vogal: Eng.º João Manuel Enes Garcia de Vargas;  
Vogal: Dr. Luís Manuel Pinheiro Machado da Luz.

#### **Conselho Fiscal**

Presidente: Dr. Duarte Félix Tavares Giesta;  
Vogal: Dra. Maria João Cordeiro Rodrigues;  
Vogal: Dra. Vera Silva Amaro;  
Vogal suplente: Dr. Marco António Fernando Chaves;  
Vogal suplente: Dra. Celestina Filomena Gonçalves Oliveira.

#### **Revisor Oficial de Contas**

UHY & Associados, SROC, Lda., representada pelo Dr. Manuel Luís Fernandes  
Branco (ROC n.º 652).

#### 7.1.2. Remuneração dos membros dos órgãos sociais

O estatuto remuneratório fixado é o seguinte:

#### **Mesa da Assembleia Geral**

Os membros da mesa da Assembleia Geral exercem as suas funções a título gratuito.

## **II** Conselho de Administração

**II** **Presidente:** remunerado pelo exercício de funções de diretor-geral dos Portos do Triângulo e do Grupo Ocidental, conforme previsto no n.º 4 do artigo 11.º dos Estatutos, no montante de 3.105,80 euros, correspondente ao nível I da tabela salarial de chefias do Estatuto do Pessoal dos Trabalhadores Portuários (EPAP) criada pela Portaria n.º 1098/99, de 21 de dezembro, acrescida da remuneração correspondente à aplicação do regime de isenção de horário de trabalho, no valor de 1.087,03 euros, correspondente a 35 por cento sobre a referida remuneração base, bem como de senhas de presença nas reuniões do Conselho de Administração no montante de 800,00 euros, com o limite anual de doze, até 14/11/2019; a partir de 15/11/2019, remunerado conforme previsto no n.º 3 do artigo 11.º dos Estatutos, no montante de 4.050,70 euros, abonada 14 vezes ao ano, bem como o abono de 12 meses de despesas de representação, correspondente a 30 por cento sobre o valor de remuneração mensal, tal como deliberado em reunião de Assembleia Geral de 21/10/2019;

**II** **Vogais:** remunerados pelo exercício de funções de diretor-geral, conforme previsto no n.º 4 do artigo 11.º dos Estatutos, no montante de 3.105,80 euros, correspondente ao nível I da tabela salarial de chefias do Estatuto do Pessoal dos Trabalhadores Portuários (EPAP) criada pela Portaria n.º 1098/99, de 21 de dezembro, acrescida da remuneração correspondente à aplicação do regime de isenção de horário de trabalho no valor de 1.087,03 euros, correspondente a 35 por cento sobre a referida remuneração base, bem como de senhas de presença nas reuniões do Conselho de Administração no montante de 400,00 euros, com o limite anual de doze, até 14/11/2019; a partir de 15/11/2019, remunerados conforme previsto no n.º 3 do artigo 11.º dos Estatutos, no montante de 3.850,00 euros, abonada 14 vezes ao ano, bem como o abono de 12 meses de despesas de representação, no valor mensal de 1.000,00€, tal como deliberado em reunião de Assembleia Geral, de 21/10/2019.

### Conselho Fiscal

O Conselho Fiscal auferiu no ano de 2019 um total de 16.800 euros.

### Revisor Oficial de Contas

O Revisor Oficial de Contas usufruiu uma remuneração anual correspondente a 13.511,52 euros.

## 7.1.3. Informação relativa aos membros do órgão de gestão e administração

### 7.1.3.1. Competências dos membros do órgão de gestão e administração

As competências dos membros do Conselho da Portos dos Açores na coordenação direta das áreas de gestão estão distribuídas do seguinte modo:

 **Presidente Dr. Miguel António Moniz da Costa:** Direção Geral dos Portos do Triângulo e Grupo Ocidental (DGPTO), com responsabilidade sobre os portos da Horta, de São Roque, da Madalena, das Lajes do Pico, de Velas, da Calheta, das Lajes e Santa Cruz das Flores e da Casa, no Corvo, bem como pelos pelouros de “Recursos humanos” e, “Jurídico, Administrativo e Comunicação”, até 14/11/2019;

 **Vogal Eng.º João Manuel Enes Garcia de Vargas:** Direção Geral dos Portos da Terceira e Graciosa (DGPTG), com responsabilidade sobre os portos da Praia da Vitória, Pipas e da Praia da Graciosa, bem como pelos pelouros de “Infraestruturas”, “Auditoria, Interna e Qualidade”, “Gestão Ambiental, Higiene e Segurança no Trabalho” e, “Financeiro”, até 14/11/2019;

 **Vogal Dr. Luís Manuel Pinheiro Machado da Luz:** Direção Geral dos Portos de São Miguel e Santa Maria (DGPSM), com responsabilidade sobre os portos de Ponta Delgada e Vila do Porto; bem como pelos pelouros “Planeamento Estratégico, Controlo de Gestão e Estudos”, “Sistemas de Informação e Comunicações” e, “Manutenção e Logística”, até 14/11/2019.

### 7.1.3.2. Elementos curriculares dos membros do órgão de gestão e administração

Em termos curriculares, apresentam-se abaixo os principais elementos relativos a cada membro do Conselho de Administração da Portos dos Açores, à data de 31 de dezembro de 2019:

#### **U** Presidente: Dr. Miguel António Moniz da Costa

- U** Licenciado em Direito pela Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra;
- U** Delegado de Ilha da Secretaria Regional da Habitação e Equipamentos na ilha do Pico entre 2002 e 2008;
- U** Diretor Regional dos Equipamentos e Transportes do X Governo Regional dos Açores e Coordenador da Estrutura de Acompanhamento e Coordenação da Concessão Rodoviária em Regime de SCUT na ilha de São Miguel, entre 2008 e 2012;
- U** Deputado Regional da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores entre 2012 e 2016, sendo membro da Comissão de Economia, da Comissão Permanente e das Comissões Parlamentares de Inquérito ao Transporte Marítimo de Passageiros e Infraestruturas Portuárias e de Inquérito ao Grupo SATA;
- U** Deputado Regional da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores entre 2016 e 2018, sendo Presidente da Comissão de Economia entre novembro de 2016 e outubro de 2018, e membro da Comissão Permanente e da Comissão Eventual de Inquérito ao Setor Público Empresarial e Associações Sem Fins Lucrativos Públicas.
- U** Presidente do Conselho de Administração da PA desde outubro de 2018.

#### **U** Vogal: Eng.º João Manuel Enes Garcia de Vargas

- U** Licenciado em Engenharia Civil, Ramo de Estruturas e Construção, pelo Instituto Superior Técnico;
- U** Conclusão de parte curricular do *Master Business Administration* (MBA) em Gestão pela Universidade Autónoma de Lisboa;
- U** Avaliação de imóveis para diversas instituições desde 2003;
- U** Coordenação e Direção de obras na Somague - Ediçor Engenharia, S.A. entre 2000 e 2015;
- U** Vice-Presidente do Serviço Regional de Proteção Civil e Bombeiros dos Açores entre 2015 e 2016;
- U** Vogal do Conselho de Administração da PA desde janeiro de 2016;
- U** Vogal da AGESPI – Associação para a Gestão do Parque Industrial da Ilha Terceira, entre janeiro de 2016 e julho de 2018.

**U Vogal: Dr. Luís Manuel Pinheiro Machado da Luz**

- U** Licenciado em Economia, pela Universidade Católica Portuguesa;
- U** Doutorando em Sistemas de Transporte, pela Universidade de Coimbra, ao abrigo do programa MIT Portugal;
- U** Técnico Superior na Junta Autónoma do Porto de Ponta Delgada, entre abril de 1992 e maio de 1993;
- U** Responsável pelo Setor de Faturação e Controlo na Junta Autónoma do Porto de Ponta Delgada, entre janeiro de 1995 e setembro de 2003;
- U** Chefia do Setor Financeiro da Administração dos Portos de Ponta Delgada e Santa Maria, entre setembro de 2003 e maio de 2008;
- U** Diretor Administrativo e Financeiro da Administração dos Portos de Ponta Delgada e Santa Maria, entre maio de 2008 e novembro de 2011;
- U** Responsável do Gabinete de Planeamento Estratégico e Estudos da Portos dos Açores, S.A., entre novembro de 2011 e outubro de 2019;
- U** Vogal do Conselho de Administração da Portos dos Açores, S.A., desde outubro de 2019.

**7.1.3.3. Outras funções exercidas pelos membros do Conselho de Administração****U Presidente: Dr. Miguel António Moniz da Costa:**

- U** Durante o primeiro trimestre como Presidente do Conselho de Gerência da empresa OPERTRI – Sociedade de Operações Portuárias, Lda.

**U Vogal: Eng.º João Manuel Enes Garcia de Vargas:**

- U** Durante o primeiro trimestre como Presidente do Conselho de Gerência da empresa OPERTERCEIRA – Sociedade de Operações Portuárias da Praia da Vitória, Lda.

#### 7.1.3.4. Número de reuniões do órgão de gestão e administração e matérias versadas

O Conselho de Administração no decorrer do ano de 2019 reuniu 57 vezes tendo como principais deliberações os pontos seguintes:

- ☒ Consulta prévia para a adjudicação da prestação de serviços de levantamento topográfico e tridimensional do porto das Lajes das Flores e do porto das Lajes do Pico;
- ☒ Empreitada para reparação dos danos causados pelos temporais de 26/28 de fevereiro e 2/3 de março de 2018, na Cabeça do molhe poente do Núcleo de Recreio Náutico do porto das Lajes das Flores;
- ☒ Política de privacidade da Portos dos Açores, S.A.;
- ☒ Consulta Prévia – Elaboração do projeto de execução da empreitada de reparação dos danos causados pela tempestade “KYLILIAN”, no porto comercial das Lajes das Flores;
- ☒ Concurso público para aquisição de grua móvel para o porto da Praia da Vitória, na ilha Terceira;
- ☒ Consulta prévia – Elaboração do projeto de execução e assistência técnica para a construção da nova gare e ordenamento da zona envolvente do terminal de passageiros do porto de São Roque;
- ☒ Informação n.º 08/DORLA de 22/05/2019 – Relatório de seleção e proposta de admissão de três operadores de equipamento portuário – GIESM;
- ☒ Concurso público para adjudicação da prestação de serviços de elaboração do projeto de execução e assistência técnica para a empreitada de melhoria das acessibilidades ao porto e dos sistemas de segurança da operação dos navios ferry Ro Ro no porto da Praia da Vitória;
- ☒ Informação n.º REHUM/19 de 19/03/2019 – Pedido de adesão à revisão do Acordo de Empresa pelo OFICIAISMAR;
- ☒ Plano Operacional;
- ☒ Perda de metade do capital da Naval Canal, Lda. – artigo 35.º do Código das Sociedades Comerciais (convocação da Assembleia Geral da Sociedade);
- ☒ Concurso Público para Aquisição de serviços de elaboração do estudo prévio, projeto de Execução a Assistência Técnica a Adaptação dos Portos dos Açores a Navios Ro-Ro;
- ☒ Segunda Revisão do Acordo de Empresa – Processo para depósito e publicação;

- ✎ Empreitada de Construção de Rampa para Navios Ro-Ro e Ferry e Obras Complementares para melhoria da operacionalidade e do Abrigo do Porto das Pipas, Angra Do Heroísmo;
- ✎ Concurso Público para adjudicação da Empreitada de Reperfilamento do Cais -10m (ZH), repavimentação do terraplano portuário e beneficiação das redes técnicas nele integradas e dragagem da bacia portuária do porto de Ponta Delgada – Ilha de São Miguel;
- ✎ Criação do Grupo de Trabalho para Transposição da Diretiva 2018/883/EU, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de Abril, relativa aos Meios Portuários de Receção de Resíduos provenientes dos Navios – DGRM;
- ✎ Protocolo de cooperação com armadores;
- ✎ Informação n.º SINCO 070 de 12/09/2019 – Novo *site* WEB da PA;
- ✎ Concurso público para adjudicação da empreitada de construção de rampa para navios Ro-Ro e ferry e obras complementares para melhoria da operacionalidade e do abrigo no porto das Pipas, Angra do Heroísmo;
- ✎ Prestação de serviços de docagem para manutenção do rebocador O BRAVO – 2019;
- ✎ Concurso público para aquisição de grua móvel portuária para o porto da Praia da Vitória, na ilha Terceira;
- ✎ Ajuste direto – Trabalhos de desobstrução do porto das Lajes das Flores;
- ✎ Aquisição urgente de grua móvel para o Porto das Lajes das Flores;
- ✎ Concurso público para a adjudicação da prestação de serviços de gestão de resíduos na área de jurisdição da Direção Geral dos Portos de São Miguel e Santa Maria, no porto de Ponta Delgada;
- ✎ Alteração dos Estatutos da Portos dos Açores, S.A.;
- ✎ Aprovação da nova Orgânica da Portos dos Açores, S.A.;
- ✎ Concurso público para aquisição de prestação de serviços de limpeza, por lotes, na Portos dos Açores, S.A.;
- ✎ Ajuste Direto – Aquisição de serviços de transporte de equipamento para o porto das Lajes, ilha das Flores, através de plataforma marítima e rebocador, no âmbito dos prejuízos decorrentes do furacão “Lorenzo” – Porto das Lajes das Flores;
- ✎ Plano de Investimentos 2020-2022;
- ✎ Ajuste Direto – Elaboração dos estudos e projetos das obras de emergência no Porto das Lajes das Flores, no âmbito dos prejuízos decorrentes do furacão;
- ✎ Ajuste direto para aquisição de dois empilhadores telescópicos para o porto das Lajes, ilha das Flores, no âmbito dos prejuízos decorrentes do furacão “Lorenzo”;

- ⌘ Ajuste direto para adjudicação da empreitada de reparação dos pilares nascentes do cais de passageiros de Vila do Porto – ilha de Santa Maria, no âmbito dos prejuízos decorrentes do furacão “Lorenzo”;
- ⌘ Plano e Orçamento 2020-2022.

#### 7.1.4. Estrutura organizativa

Até 29 de novembro de 2019 a empresa organizou-se da seguinte forma:

##### 7.1.4.1. Direções Gerais

A estrutura organizativa da empresa Portos dos Açores é composta por três Direções Gerais, nos termos do disposto no artigo 11.º dos Estatutos da empresa, aprovados pelo Decreto Legislativo Regional n.º 24/2011/A, de 22 de agosto. Cada uma das três Direções Gerais possui competências diretas sobre as respetivas infraestruturas portuárias e não portuárias, sendo dotada de autonomia e capacidade funcional necessárias à gestão e à garantia da operacionalidade e flexibilidade mais adequadas às especificidades dos respetivos portos, de acordo com o conteúdo no n.º 4 do artigo 13.º dos Estatutos da empresa.

As estruturas afetas a cada uma das Direções Gerais e respetivas funções encontram-se divididas nos seguintes Departamentos e Gabinetes:

- ⌘ **Departamento de Gestão de Infraestruturas e Equipamentos (GIE)**, encarregue do planeamento, controlo e direção de atividades de gestão da manutenção para assegurar a operacionalidade de equipamentos e infraestruturas instalado, executando os planos de prevenção, conservação e reparação necessários.
- ⌘ **Departamento de Operações Portuárias (OPP)**, responsável pelo planeamento, controle e direção de toda a operação de exploração portuária, cumprindo com os regulamentos e sistemas em vigor e em articulação com outros setores internos e com entidades externas, assegurando deste modo a eficácia das operações de assistência a navios, a passageiros e à carga;
- ⌘ **Gabinete de Operações Náuticas (ONT)**, encarregue do planeamento, controle e direção de todas as atividades operacionais das marinas/núcleos de recreio náutico, cumprindo com os regulamentos e sistemas em vigor e em articulação com outros setores internos e com entidades externas, assegurando deste modo a eficácia das operações de assistência às embarcações e tripulantes.

#### 7.1.4.2. Áreas transversais

Complementa a estrutura das Direções Gerais apresentada na secção anterior uma estrutura organizativa com carácter transversal, vocacionada para a prossecução de uma abordagem uniforme em termos de procedimentos e uma resposta às necessidades da empresa de carácter mais abrangente. Atualmente esta estrutura é composta por:

- ✎ **Gabinete de Auditoria Interna e Qualidade (AUDIQ)**, cuja principal tarefa consiste em auxiliar a governação com a avaliação, informação e recomendação de melhorias para adequação da eficácia e eficiência nos processos do sistema de gestão;
- ✎ **Departamento de Gestão Ambiental, Higiene e Segurança no Trabalho (GAHST)**, com a tarefa primordial de garantir a implementação da política e procedimentos de gestão ambiental, higiene, saúde e segurança no trabalho, cumprindo com a legislação em vigor e com os normativos OHSAS 18001 e ISSO 14001, fazendo a articulação com todas as áreas da empresa no sentido da prevenção e da melhoria das condições de trabalho e do meio ambiente;
- ✎ **Departamento de Manutenção e Logística (MANLO)**, com responsabilidade de garantir a implementação das orientações de gestão da manutenção a nível da empresa, de forma a uniformizar procedimentos, para além de planear e coordenar as atividades de gestão de compras (sistema de requisições e aprovações e gestão de contratos de fornecimentos de bens e serviços) e de armazém, garantindo os objetivos de aprovisionamento das áreas da empresa;
- ✎ **Departamento de Infraestruturas (INFES)**, vocacionado para o acompanhamento dos estudos, projetos e obras, em sintonia com a gestão de topo e as áreas de infraestruturas dos diferentes núcleos operacionais, assumindo um papel de coordenação e consultoria interna;
- ✎ **Departamento de Sistemas de Informação e Comunicações (SINCO)**, encarregue de assegurar a execução de atividades relacionadas com os sistemas de informação e comunicações, garantindo a sua gestão eficiente e a operacionalidade técnica dos sistemas instalados e dos recursos e equipamentos existentes;
- ✎ **Departamento de Recursos Humanos (REHUM)**, responsável por garantir a implementação de políticas da empresa, legislação laboral e procedimentos de gestão de pessoas e desenvolvimento organizacional, promovendo a gestão integrada e previsional dos recursos humanos;
- ✎ **Departamento Jurídico, Administrativo e Comunicação (JADCO)**, encarregue de, em articulação com todos os setores, assegurar as atividades relacionadas com o secretariado-

geral e expediente da empresa, prestar apoio de natureza jurídica relativo à gestão da empresa, sua atividade e áreas, bem como ainda prestar apoio ao nível da comunicação externa e marketing;

- ✚ **Departamento de Planeamento Estratégico, Controlo de Gestão e Estudos (PECGE)**, responsável por, em articulação com todos os setores, assegurar a elaboração do Plano e Orçamento da empresa, procedendo ao controlo de gestão, bem como elaborar estudos e análises de naturezas estratégica, económico-financeira e indicadores de gestão para suporte às decisões da gestão;
- ✚ **Departamento Financeiro (FINAN)**, responsável por garantir a implementação das orientações do topo, da legislação e dos procedimentos em vigor em matéria financeira (contabilidade geral, imobilizado/ativos, fiscalidade e tesouraria), relação com a banca e sistemas de incentivos e investimentos.

Em 29 de novembro de 2019 foi aprovada a nova Orgânica da PA, sendo que a empresa passou a ter a seguinte organização:

A empresa é composta pelo Conselho de Administração, do qual dependem diretamente a **Secretaria-Geral**, a **Assessoria**, e os Departamentos de **Sistemas de Informação**, de **Comunicação e Marketing** e **Auditoria Interna**.

Às áreas de apoio supra-referidas cabe:

- ✚ **Secretaria-Geral**, encarregue de estabelecer as diretrizes para a execução das políticas da Secretaria-Geral, visando o desenvolvimento da empresa, assegurar o trabalho de rotina diário do gabinete e ainda a perfeita articulação entre o Conselho de Administração e a Assembleia Geral.
- ✚ **Assessoria**, responsável por prestar apoio técnico e jurídico ao Conselho de Administração, liderar, coordenar, cooperar ou desenvolver as ações delegadas pelo Conselho de Administração, adotando uma atitude de permanente reflexão sobre a estrutura organizativa da empresa, no sentido do seu aperfeiçoamento e da simplificação do trabalho e circuitos e cooperar e coordenar com os demais serviços no sentido de que os objetivos a atingir o possam ser com mais eficácia e maior economia de tempo.
- ✚ **Departamento de Sistemas de Informação**, responsável por definir, em conjunto com a gestão de topo, a estratégia de gestão das tecnologias de informação (TI) e políticas de utilização de TI, coordenar e executar atividades relacionadas com os sistemas de informação e comunicações, garantindo a sua operacionalidade técnica e segurança, garantindo a eficiente gestão de todos os recursos informáticos.

- ❧ **Departamento de Comunicação e Marketing**, encarregue de definir e desenvolver o plano de marketing da empresa de acordo com as linhas de orientação definidas pela gestão do topo, de definir e desenvolver estratégias de marketing e ações táticas para garantir a notoriedade das atividades da empresa e de promover e coordenar as ações de comunicação externa (internet, redes sociais, etc.).
- ❧ **Departamento de Auditoria Interna**, que procede à auditoria dos processos existentes na empresa, nomeadamente financeiros, operacionais, normativos, entre outros, promovendo o seu aperfeiçoamento, auxiliando a gestão de topo na avaliação, informação e recomendações de melhorias sobre a adequação e eficácia dos processos de gestão.

Na empresa passaram a existir três Direções, Direção Financeira, Direção de Operações e Direção de Serviços Partilhados e, duas Subdireções, designadamente, Subdireção de Projetos e Obras Portuárias e Subdireção de Manutenção.

À Direção Financeira cabe, entre outros, implementar a estratégia e política financeira definidas pelo Conselho de Administração, planear e dirigir as atividades financeiras, orçamento, controlo de gestão e compras e monitorizar o procedimento do Plano de Investimentos Trienal.

A Direção Financeira divide-se nos seguintes Departamentos:

- ❧ **Departamento de Gestão Financeira e Tesouraria**, a quem cabe planear e coordenar as atividades da área financeira, identificar e informar sobre necessidades de financiamento e desenvolver, monitorizar e informar sobre execução de contratos com as entidades financeiras.
- ❧ **Departamento de Contabilidade e Fiscalidade**, procede ao planeamento e coordenação das atividades de contabilidade de acordo com as Normas Técnicas de Revisão/Auditoria, garantindo a rastreabilidade da informação contabilística introduzida no sistema de informação/*Enterprise Resource Planning* (ERP).
- ❧ **Departamento de Orçamento e Controlo de Gestão**, encarregue de planear e coordenar as atividades do orçamento e controlo de gestão, de monitorizar o procedimento de gestão do orçamento de exploração e de acompanhar e informar sobre a execução orçamental.
- ❧ **Departamento de Compras**, responsável por planear e coordenar as atividades de gestão de compras e armazém, elaborar e monitorizar os procedimentos definidos para compras e monitorizar os procedimentos para contratação de aquisição de bens e serviços.

A **Direção de Operações** é responsável por controlar o desempenho da atividade de cada porto, marina e núcleo de recreio náutico, definir e implementar políticas e procedimentos de gestão, com vista a gerir eficientemente as operações e assegurar a aplicação de políticas, regulamentos e legislação em vigor.

Da **Direção de Operações** dependem:

-  **Diretores Adjuntos de Operações**, que devem contribuir para a definição e implementação de políticas e procedimentos de gestão e de otimização de processos, implementar procedimentos, regulamentos e normas junto dos diferentes portos e NRN, bem como, assegurar a aplicação de políticas, regulamentos e legislação em vigor.
-  **Divisões de Ilha (São Miguel, Terceira e Faial)**, responsáveis por planear, coordenar e assegurar as operações terrestres e marítimas do(s) porto(s) da ilha, implementar as políticas e procedimentos de gestão e exploração (regulamentos), com vista a gerir eficientemente as operações e coordenar procedimentos de segurança portuária e outras obrigações legais. Das **Divisões de Ilha** dependem a **Coordenação Portuária**, encarregue de planear, assegurar e controlar toda a operação portuária (movimentação de navios, de carga e de passageiros), articulando as necessidades/requisições dos clientes com os restantes meios operacionais para garantir as tarefas de pilotagem, lancha de pilotos, rebocadores, amarração, estiva, movimentação de carga/equipamentos e segurança portuária, a **Pilotagem**, que executa as manobras de entrada e saída de navios no porto e instruir as manobras de ancoragem dos navios fora do porto, e todas as prerrogativas constantes na legislação em vigor, bem como a **Segurança Portuária**, que planeia, coordena e executa as atividades de segurança portuária nas diversas áreas de responsabilidade (vigilância, simulacros, inspeções às instalações e a navios, entradas e saídas de navios, desembarque de passageiros, movimentação de carga, pessoas e viaturas no cais, portarias, entre outras).
-  **Delegação de Ilha (Santa Maria/ Graciosa/ São Jorge / Pico / Flores e Corvo)**, responsáveis por planear, coordenar e assegurar as operações terrestres e marítimas do(s) porto(s) da ilha, planear, assegurar e controlar toda a operação portuária (movimentação de navios, de carga e de passageiros), articulando as necessidades/requisições dos clientes com os restantes meios operacionais para garantir as tarefas de pilotagem, lancha de pilotos, rebocadores, amarração, estiva, movimentação de carga/equipamentos e segurança portuária e assegurar as atividades operacionais e a logística de gares marítimas, garantindo o serviço ao cliente.

☞ **Marinas e Núcleos de Recreio Náutico**, encarregues de planear, controlar e dirigir todas as atividades operacionais das marina/núcleo de recreio náutico, garantindo o serviço ao cliente, de apoiar a elaboração e a execução de planos de promoção das Marinas com enfoque no contacto direto com os clubes e entidades promotoras/organizadoras de regatas e eventos internacionais e de respeitar e fazer cumprir os objetivos orçamentais no que respeita a custos de exploração de marinas/núcleos de recreio náutico, mão-de-obra e manutenção.

Ainda, e quanto à **Direção de Serviços Partilhados** a mesma divide-se nas seguintes Divisões:

☞ **Divisão administrativa e de Recursos Humanos**, que tem por missão coordenar a execução das atividades relacionadas com o secretariado-geral e expediente da empresa, desenvolver modelos/formatos de informação/documentação interna e modos de circulação e aferir em articulação com as áreas Jurídica, Financeira (pagamentos e imobilizado) e Infraestruturas que os assuntos relacionados com a gestão patrimonial na relação com as entidades Tributária, Notarial e Conservatórias (registos, cadastros, certidões, cadernetas, etc.) se mantêm atualizados.

☞ Na Divisão administrativa e de Recursos Humanos, insere-se o **Departamento de Recursos Humanos** que garante a implementação de políticas, orientações e procedimentos de gestão de pessoal emanado pela Administração, assegura a implementação de alterações ou evoluções em matéria de legislação laboral, sistemas de informação RH que tenham implicações na gestão previsional de recursos humanos e assegura e coordena os procedimentos de gestão administrativa de Recursos Humanos (processamento de salários e cadastro de pessoal).

☞ **Divisão do Jurídico e Contratação Pública**, a quem compete coordenar o apoio técnico-jurídico especializado a todas as áreas, através da elaboração de estudos, pareceres e informações relativos à gestão da empresa e aos seus serviços e áreas, procedendo à identificação e análise de questões legais, analisar, rever ou elaborar minutas de contratos, acordos, protocolos e demais instrumentos jurídicos, tendo como referência as condições acordadas, o seu respetivo enquadramento legal e a política da empresa definida neste âmbito e definir linhas de orientação da análise e da preparação de procedimentos de contratação pública.

☞ Da Divisão do Jurídico e Contratação Pública, depende o **Departamento de Dominial**, cujas competências são planear, controlar e dirigir, em geral, as atividades da área dominial, acompanhar, numa perspetiva de visão integrada, a DROPE na dinamização da gestão e

utilização da área de jurisdição da Empresa, focando a otimização e rentabilização dos espaços e infraestruturas e preparar e acompanhar procedimentos de atribuição de títulos de utilização de domínio público sob jurisdição da Empresa.

- ✚ **Divisão de Qualidade, Ambiente e Segurança**, encarregue da manutenção do Sistema de Gestão da Qualidade tendo base o referencial normativo NP EN ISO 9001:2015, da definição, em sintonia com as linhas orientadoras estabelecidas pela gestão de topo, da política de ambiente e de segurança a manutenção do Sistema de Gestão de Saúde e Segurança Ocupacionais, com a migração para o referencial normativo NP EN ISO 45001:2018, fazendo a articulação com a estratégia da Qualidade (sistemas integrados), sustentabilidade e as linhas de orientação definidas pela gestão de topo.

Relativamente às Subdireções:

- ✚ **Subdireção de Projetos e Obras Portuárias**, a quem cabe manter uma relação de proximidade com a Subdireção de Manutenção e as áreas de infraestruturas das Divisões de Manutenção e Equipamentos, assumindo um papel de consultoria, parceiro, integrador e uniformizador de boas práticas e procedimentos relacionados com a área, propor os investimentos (obras novas e grandes reparações/beneficiações) a efetuar nas infraestruturas e planear, lançar os procedimentos e acompanhar estudos/projetos/obras em sintonia com a gestão de topo e/ou outras áreas, cumprindo os prazos estabelecidos.
- ✚ **Subdireção de Manutenção**, encarregue de garantir a implementação da política de manutenção definida, com vista a gerir eficientemente as ações e planos de manutenção das infraestruturas, garantindo a integral operacionalidade, assegurar a integral operacionalidade de todos os equipamentos, cumprindo com os planos de manutenção e assegurar a operação dos equipamentos de forma segura, bem como, garantir a implementação da política de manutenção definida pela área transversal Equipamentos/Manutenção, com vista a gerir eficientemente as ações de manutenção.

## 8. Análise económica e financeira

### 8.1. Resultados

A Portos dos Açores na qualidade única de administração portuária da Região Autónoma dos Açores tem uma atenção especial à sua sustentabilidade económica, sopesando as especificidades próprias de cada ilha e, de cada porto. O ano de 2019 encerrou o exercício com um resultado líquido negativo de 3.323.786 euros, representando uma deterioração de cerca de 40 por cento, comparando com o exercício homólogo.

A atuação da empresa pública baseia-se em planos de melhoria contínua com o objetivo de recuperar a evolução desfavorável, do ponto de vista financeiro, e da aposta em investimentos de grande valor acrescentado para cada porto e naturalmente a ilha onde o mesmo se insere.

Destacam-se alguns acontecimentos que contribuíram para este resultado, de modo muito particular os seguintes:

- ⌘ Decréscimo do movimento de mercadorias nos portos açorianos;
- ⌘ Manutenção de um tarifário que não cobre os gastos fixos de cada segmento e não acompanha a evolução dos níveis de índice de preço do consumidor dos últimos anos;
- ⌘ Contínua aposta no volume de investimento de obras em infraestruturas de grande envergadura;
- ⌘ Manutenção do efetivo médio;
- ⌘ Aumento muito expressivo da rubrica Outros Gastos.

*Tabela 47: Formação do Resultado líquido*

	Unidade: euro		
Resultados	2019	2018	Var.
Resultado operacional	(1.234.905)	(295.224)	-318,29%
Resultado financeiro	(2.064.696)	(2.043.993)	-1,01%
Resultado antes de impostos	(3.299.602)	(2.339.216)	-41,06%
Imposto sobre o rendimento	(24.184)	(27.647)	12,52%
<b>Resultado líquido do período</b>	<b>(3.323.786)</b>	<b>(2.366.863)</b>	<b>-40,43%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

### 8.1.1. Resultado operacional

Muito penalizado pelas rubricas Gastos com o pessoal e Gastos de depreciação e de amortização, o resultado operacional obtido em 2019 demonstra que mesmo tendo atingido o melhor valor de Volume de negócios desde o ano de 2011 (ano da fusão ou ano zero), este não foi suficiente para ultrapassar os valores decorrentes do contínuo crescimento da massa salarial por via do regime remuneratório vigente na empresa pública.

#### 8.1.1.1. Rendimentos operacionais

##### 8.1.1.1.1. Volume de negócios

O Volume de negócios registado no ano de 2019, como já referido, atingiu o valor mais elevado desde o exercício de 2011, ano em que se concretizou o processo de fusão por incorporação das três administrações portuárias da Região Autónoma dos Açores. O acréscimo foi praticamente generalizado a todas as rubricas da prestação de serviços da atividade portuária e de apoio à náutica de recreio que, apesar da ligeira queda na atividade, foi compensado pelo nível de faturação. Assim, o volume de negócios cresceu cerca de 2,63 por cento, durante o exercício, conforme se demonstra na tabela abaixo.

Algumas rubricas revelaram um nível de crescimento muito mais evidente do que outras, sendo de referir, pela sua dinâmica e peso relativo na composição dos Serviços prestados, as seguintes: TUP Navio, com um crescimento de quatro por cento; Equipamento marítimo, com um aumento de 43 por cento; Náutica de recreio, com um incremento de 16 por cento; e, por último, Piscinas, com uma variação positiva de 24 por cento.

Em sentido contrário, a rubrica Vendas registou uma quebra muito expressiva, da ordem dos 35 por cento. Tal situação resulta da cessação por parte da Portos dos Açores da exploração da bomba de abastecimento de combustível existente na Marina nascente de Ponta Delgada, com efeitos a dois de abril de 2018, coadjuvada com o furacão “Lorenzo” que danificou os depósitos de abastecimento de combustível na Marina de Angra.

Tabela 48: Composição do volume de negócios

Unidade: euro

Volume de negócios	2019	2018	Var.
Vendas	112.606	172.234	-34,62%
Vendas	112.606	172.234	-34,62%
Serviços prestados	21.362.951	20.752.724	2,94%
Serviços prestados a navios	6.007.833	5.810.237	3,40%
TUP Navio	3.222.472	3.098.103	4,01%
Tarifa de amarração	872.271	850.561	2,55%
Tarifa de reboque	498.105	530.257	-6,06%
Tarifa de pilotagem	1.153.514	1.196.206	-3,57%
Outros serviços a navios	261.471	135.110	93,53%
Serviços prestados a mercadorias	3.928.668	3.852.331	1,98%
TUP Carga	3.231.422	3.201.456	0,94%
Armazenagem	672.048	624.384	7,63%
Básculas	25.199	26.492	-4,88%
Equipamento terrestre e marítimo	6.552.428	6.222.729	5,30%
Equipamento terrestre	5.488.306	5.478.163	0,19%
Equipamento marítimo	1.064.122	744.566	42,92%
Fornecimentos	1.377.052	1.527.226	-9,83%
Alugueres e ocupações	1.564.028	1.580.975	-1,07%
Náutica de recreio e piscinas	1.197.466	1.025.928	16,72%
Náutica de recreio	1.081.187	931.996	16,01%
Piscinas	116.279	93.932	23,79%
Outras prestações de serviços	735.476	733.299	0,30%
<b>Total</b>	<b>21.475.557</b>	<b>20.924.958</b>	<b>2,63%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

#### 8.1.1.1.2. Outros rendimentos operacionais

Para além do Volume de negócios, há outras componentes com alguma relevância, como é o caso dos Outros rendimentos. O valor desta última rubrica decorre diretamente do tratamento contabilístico atribuído aos investimentos realizados pela empresa e alvo de participações financeiras. Anualmente, na proporção do valor contabilizado nos Gastos de depreciação e de amortização, são contabilizados nesta rubrica de Outros rendimentos os valores anuais dos subsídios atribuídos aos investimentos.

#### 8.1.1.2. Gastos operacionais

Os Gastos operacionais de 2019 apresentam um comportamento com algumas alterações substanciais face às ocorridas no ano imediatamente anterior, nomeadamente no que concerne ao Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas (decrécimo de 35,6 por cento, associado à já mencionada cessação da exploração da bomba de abastecimento de combustível existente na Marina

nascente de Ponta Delgada, coadjuvado com o alagamento aquando da passagem do furacão “Lorenzo” dos depósitos de combustível na Marina de Angra) e, aos gastos de Perdas por imparidades de dívidas a receber, com uma quebra de 48,12 por cento. A execução orçamental dos gastos operacionais, muito embora em algumas rubricas tenha excedido o planeado, no cômputo atingiu uma execução de 100 por cento, revelando o rigor e a responsabilidade que a gestão interna da empresa pública registou no ano em análise.

Tabela 49: Gastos operacionais

Unidade: euro

Gastos operacionais	2019	2018	Var.	Orç.2019	Execução
CMVMC	108.160	167.959	-35,60%	121.232	89,22%
Fornecimentos e serviços externos	7.567.398	7.250.122	4,38%	7.676.023	98,58%
Gastos com o pessoal	13.038.795	12.812.197	1,77%	13.108.221	99,47%
Gastos/reversões depreciação e amortiz.	4.235.462	3.868.027	9,50%	4.058.607	104,36%
Perdas por imparidade	126.237	243.347	-48,12%	119.637	105,52%
Provisões	2.978	0	-	0	-
Outros gastos	995.295	316.010	214,96%	988.457	100,69%
<b>Total</b>	<b>26.074.325</b>	<b>24.657.662</b>	<b>5,75%</b>	<b>26.072.177</b>	<b>100,01%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

#### 8.1.1.2.1. Gastos com o pessoal

Os Gastos com o pessoal, principal componente dos gastos operacionais da empresa, atingiram em 2019 um valor total de 13 milhões e 39 mil euros, mais 227 milhares de euros do que em 2018, o que corresponde a um acréscimo de 1,77 por cento. A execução orçamental desta rubrica não ultrapassou o seu valor planeado, situando-se em 99,47 por cento.

Tabela 50: Gastos com o pessoal

Unidade: euro

Gastos com o pessoal	2019	2018	Var.	Orç.2019	Execução
Remunerações órgãos sociais	192.317	213.792	-10,04%	192.200	100,06%
Remunerações do pessoal	10.166.797	9.993.283	1,74%	10.215.200	99,53%
Encargos sobre remunerações	2.329.715	2.278.513	2,25%	2.331.300	99,93%
Seguros acidentes trab./doença	178.636	173.957	3%	191.900	93,09%
Gastos ação social	17.562	8.763	100,40%	17.600	99,78%
Outros gastos com o pessoal	153.769	143.889	6,87%	160.000	96,11%
<b>Total</b>	<b>13.038.795</b>	<b>12.812.197</b>	<b>1,77%</b>	<b>13.108.200</b>	<b>99,47%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

Nos Gastos com o pessoal destacam-se, pelo seu peso preponderante, as Remunerações do pessoal e, naturalmente, os Encargos sobre as remunerações, que representaram, tal como em 2018, novamente em 2019, praticamente 96 por cento do total dos Gastos com o pessoal.

Observam-se variações percentuais mais significativas nos Gastos de ação social e nos Outros gastos com o pessoal. No que se prende com os Outros gastos com o pessoal, ocorreu em 2019 um incremento na rubrica Indemnizações por cessação de funções e de contratos.

*Tabela 51: Gastos com o pessoal (órgãos sociais e pessoal)*

Unidade: euro			
Gastos com o pessoal	2019	2018	Var.
Órgãos Sociais	232.379	262.773	-11,57%
Remunerações	192.317	213.792	-10,04%
Encargos sobre remunerações	40.062	48.982	-18,21%
<b>Pessoal</b>	<b>12.456.450</b>	<b>12.222.814</b>	<b>1,91%</b>
Remunerações	10.166.797	9.993.283	1,74%
Encargos sobre remunerações	2.289.653	2.229.531	2,70%
<b>Gastos com o pessoal não desagregados</b>	<b>349.966</b>	<b>326.609</b>	<b>7,15%</b>
<b>Total</b>	<b>13.038.795</b>	<b>12.812.197</b>	<b>1,77%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

Em termos de desagregação dos Gastos com o pessoal por órgãos sociais e pelo pessoal da empresa, observa-se a notória preponderância dos Gastos inerentes aos recursos humanos da empresa, correspondente a 96 por cento do total dos Gastos com o pessoal. A quebra dos gastos com os Órgãos sociais decorre da vacatura originada pela saída de um dos elementos do Conselho de administração para o executivo do Governo Regional dos Açores e o período temporal até nova nomeação. Nas tabelas que se seguem são detalhadas as componentes que integram tais gastos, o que permite perceber o impacto direto da política prosseguida ao nível dos recursos humanos, nomeadamente no quadro da revisão do Acordo de Empresa (AE).

*Tabela 52: Remunerações do pessoal*

Unidade: euro					
Remunerações do pessoal	2019	2018	Var.	Orç.2019	Executado
Remunerações normais	8.279.126	8.100.216	2,21%	8.059.040	102,73%
Remunerações adicionais	1.815.504	1.838.894	-1,27%	2.030.983	89,39%
Remunerações acessórias	72.167	54.173	33,22%	3.345	2157,54%
<b>Total</b>	<b>10.166.797</b>	<b>9.993.283</b>	<b>1,74%</b>	<b>10.093.368</b>	<b>100,7%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

As Remunerações adicionais são a componente das Remunerações do pessoal que apresenta um decréscimo, face a 2018, todas as restantes rubricas apresentam crescimento, com especial destaque

para as remunerações acessórias onde se incluem os pagamentos referentes ao Serviços especiais de Reboque e subsídio de transporte em viatura de aluguer.

*Tabela 53: Remunerações normais do pessoal*

Unidade: euro					
Remunerações normais	2019	2018	Var.	Orç.2019	Execução
Vencimentos	5.033.919	4.962.161	1,45%	5.557.464	90,58%
Subsídios de férias e natal	951.047	951.294	-0,03%	1.025.738	92,72%
Isenção de horário de trabalho	1.581.269	1.512.267	4,56%	766.677	206,25%
Diuturnidades	459.302	442.847	3,72%	460.801	99,67%
Restantes	253.589	231.647	9,47%	248.361	102,11%
<b>Total</b>	<b>8.279.126</b>	<b>8.100.216</b>	<b>2,21%</b>	<b>8.059.040</b>	<b>102,73%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

#### 8.1.1.2.2. Fornecimentos e serviços externos

Os Fornecimentos e serviços externos (FSE) são a segunda parcela mais importante dos Gastos operacionais, tendo atingido em 2019, um total de 7,57 milhões de euros, com uma variação de 4,38 por cento, face ao valor registado em 2018.

*Tabela 54: Fornecimentos e serviços externos*

Unidade: euro					
Fornecimentos e serviços externos	2019	2018	Var	Orç.2019	Execução
Subcontratos	1.629.594	1.638.919	-0,57%	1.672.800	97,42%
Serviços especializados	3.366.426	3.118.869	7,94%	3.418.400	98,48%
Materiais	111.035	87.391	27,06%	114.800	96,72%
Energia e fluidos	1.534.376	1.545.280	-0,71%	1.564.000	98,11%
Deslocações, estadas e transportes	157.393	120.355	30,77%	136.600	115,22%
Serviços diversos	768.574	739.308	3,96%	769.200	99,92%
<b>Total</b>	<b>7.567.398</b>	<b>7.250.122</b>	<b>4,38%</b>	<b>7.675.800</b>	<b>98,59%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

A principal componente compreende os Serviços especializados, que atingiram em 2019 aproximadamente 3,37 milhões de euros, o correspondente a 44,5 por cento do total de FSE, com um crescimento de 7,94 por cento face a 2018.

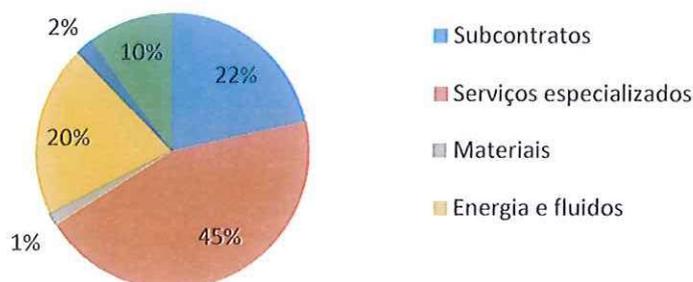


Figura 36: Componentes de Fornecimentos e serviços externos em 2019

Os Serviços especializados integram diversas rubricas, apresentadas na tabela a seguir por ordem de grandeza. Sobressaem os gastos associados à Conservação e reparação, principalmente no que diz respeito a Edifícios e outras construções e Equipamento Básico. Ressalva para a execução orçamental da rubrica Vigilância e Segurança que ultrapassou a sua dotação em 20 por cento.

Tabela 55: Serviços especializados

Unidade: euro

Serviços especializados	2019	2018	Var.	Orç.2019	Executado
Conservação e reparação, dos quais:	1.487.143	1.331.849	11,66%	1.492.246	99,66%
Edifícios e outras construções	654.726	483.776	35,34%	571.086	114,65%
Equipamento básico	768.091	793.949	-3,26%	828.591	92,70%
Vigilância e segurança	1.220.780	1.136.144	7,45%	1.015.962	120,16%
Trabalhos especializados	566.705	531.454	6,63%	3.515.035	16,12%
Honorários	48.795	67.190	-27,38%	189.143	25,80%
Serviços bancários	24.035	26.585	-9,59%	26.229	91,64%
Publicidade e propaganda	18.967	25.647	-26,05%	40.192	47,19%
<b>Total</b>	<b>3.366.426</b>	<b>3.118.869</b>	<b>7,94%</b>	<b>6.278.807</b>	<b>-100,00%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

A subcontratação de empresas especializadas para a gestão do Parque de Contentores da Portos dos Açores é a rubrica de maior peso e com maior crescimento, mais 7,95 por cento que no ano anterior. A subcontratação do serviço de estiva, realizada diretamente pela Portos dos Açores nos portos de Vila do Porto, Praia da Graciosa e Lajes das Flores, com recurso a mão de obra externa, foi a componente com o maior decréscimo, ultrapassando, mesmo assim, o valor orçamentado em cerca de 7,1 por cento.

Tabela 56: Subcontratos

Subcontratos	Unidade: euro				
	2019	2018	Var.	Orç.2019	Execução
Gestão das Portas do Mar	601.096	612.821	-1,91%	700.000	85,87%
Parqueamento de contentores	346.345	320.851	7,95%	316.528	109,42%
Recolha de lixo e óleos usados	343.404	365.973	-6,17%	395.926	86,73%
Serviços de lancha	165.267	172.630	-4,27%	156.000	105,94%
Estiva	70.139	78.373	-10,51%	65.500	107,08%
Outros subcontratos	103.342	88.272	17,07%	91.900	112,45%
<b>Total</b>	<b>1.629.594</b>	<b>1.638.919</b>	<b>-0,57%</b>	<b>1.725.854</b>	<b>94,42%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

A terceira maior componente da rubrica Fornecimentos e serviços externos diz respeito a Energia e fluidos. Os Combustíveis e a Eletricidade são as parcelas de maior valor, ambas com pesos relativos próximos dos 39 e 40 por cento, respetivamente.

Tabela 57: Energia e fluidos

Energia e fluidos	Unidade: euro				
	2019	2018	Var.	Orç.2019	Executado
Combustíveis	604.733	596.715	1,34%	626.600	96,51%
Eletricidade	611.155	592.465	3,15%	619.300	98,68%
Água	225.181	250.028	-9,94%	216.600	103,96%
Outros fluídos	93.307	106.072	-12,03%	101.500	91,93%
<b>Total</b>	<b>1.534.376</b>	<b>1.545.280</b>	<b>-0,71%</b>	<b>1.564.000</b>	<b>98,11%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

#### 8.1.1.2.3. Gastos de depreciação e amortização

Face ao ano anterior os gastos de depreciação e de amortização registaram um crescimento de cerca de 9,5 por cento, com as rubricas Edifícios e outras construções e Equipamento básico a registarem as maiores variações absolutas (380 mil euros no seu conjunto).

**Tabela 58: Gastos de depreciação e amortização**

Unidade: euro			
Gastos de depreciação e de amortização	2019	2018	Var.
Ativos fixos tangíveis	4.229.822	3.827.305	10,52%
Edifícios e outras construções	3.211.958	2.938.850	9,29%
Equipamento básico	940.460	833.123	12,88%
Equipamento de transporte	8.898	7.924	12,28%
Outros ativos fixos tangíveis	42.237	35.283	19,71%
Equipamento administrativo	26.270	12.124	116,68%
Outros ativos fixos tangíveis	42.237	35.283	19,71%
Ativos intangíveis	5.639	40.722	-86,15%
Propriedade industrial e direitos	3.422	1.700	101,35%
Outros ativos intangíveis	2.217	39.022	-94,32%
<b>Total</b>	<b>4.235.462</b>	<b>3.868.027</b>	<b>9,50%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

#### 8.1.1.2.4. Decomposição do resultado operacional

O resultado operacional deteriorou-se face ao ano anterior, conforme já mencionado acima, registando, em termos absolutos, uma variação negativa de cerca de 940 mil euros.

Por seu turno, o EBITDA<sup>5</sup>, ou seja, o lucro antes de juros, impostos, depreciações e amortizações, reduziu em cerca de 16,02 por cento em 2019.

<sup>5</sup> Acrónimo de *Earnings before interest, taxes, depreciation, and amortization*.

Tabela 59: Resultado operacional

Descrição	Unidade: euro		
	2019	2018	Var.
<b>1. Rendimentos operacionais</b>			
Vendas	112 606	172 234	-34,62%
Prestações de serviços	21 362 951	20 752 724	2,94%
Subsídios à exploração	138 442	23 470	489,87%
Ganhos/perdas em subsidiárias, associadas	(908 644)	302 571	-400,31%
Outros rendimentos e ganhos	3 828 724	3 074 575	24,53%
<b>Total 1.</b>	<b>24 534 079</b>	<b>24 325 574</b>	<b>0,86%</b>
<b>2. Gastos operacionais</b>			
consumidas	(108 160)	(167 959)	-35,60%
Fornecimentos e serviços externos	(7 567 398)	(7 250 122)	4,38%
Gastos com o pessoal	(13 038 795)	(12 812 197)	1,77%
Imparidade de dívidas a receber	(126 237)	(224 925)	-43,88%
Provisões	(2 978)	18 442	-116,15%
Outros gastos	(689 954)	(316 010)	118,33%
<b>Total 2.</b>	<b>(21 533 522)</b>	<b>(20 752 771)</b>	<b>3,76%</b>
<b>3. EBITDA (=1.+2.)</b>	<b>3 000 557</b>	<b>3 572 803</b>	<b>-16,02%</b>
<b>4. Gastos de depreciação e de amortização</b>	<b>(4 235 462)</b>	<b>(3 868 027)</b>	<b>9,50%</b>
<b>5. Resultado operacional (=3.+4.)</b>	<b>(1 234 905)</b>	<b>(295 224)</b>	<b>318,29%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

### 8.1.2. Resultado financeiro

Em termos financeiros, o exercício de 2019 é marcado pela ligeira quebra do valor da rubrica Juros e gastos similares suportados, num quadro marcado pelo aumento dos financiamentos obtidos de médio e longo prazos.

Tabela 60: Resultado financeiro

Descrição	Unidade: euro		
	2019	2018	Var.
Juros e rendimentos similares obtidos	3	7	-53,00%
Juros e gastos similares suportados	(2.064.700)	(2.044.000)	-1,01%
<b>Resultado financeiro</b>	<b>(2.064.696)</b>	<b>(2.043.993)</b>	<b>-1,01%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

## 8.2. Fundos libertos

Os Fundos libertos pela empresa apresentam um valor positivo de 785.439 mil euros no final de 2019. Contribui para este baixo valor, face a 2018, o crescimento negativo do Resultado líquido do período.

*Tabela 61: Fundos libertos*

	Unidade: euro		
	2019	2018	Var (%)
Resultado Líquido do período	(3 323 786)	(2 366 863)	40,43%
Gastos de depreciação e de amortização	4 235 462	3 868 027	9,50%
Imparidade/Provisões	(126 237)	(224 925)	-43,88%
<b>Fundos libertos</b>	<b>785 439</b>	<b>1 276 239</b>	<b>-38,46%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

## 8.3. Situação financeira e patrimonial

A situação patrimonial da empresa Portos dos Açores em 31 de dezembro de 2019 e 2018 é a que se apresenta a seguir.

**Tabela 62: Balanços**

Unidade: euro

Descrição	2019	% do Total	2018	% do Total
<b>Ativo</b>				
<b>Ativo não corrente</b>				
Ativos fixos tangíveis	299.080.121	84,31%	311.104.468	83,57%
Ativos intangíveis	36.868	0,01%	7.741	0,00%
Participações financeiras	3.318.227	0,94%	15.065.076	4,05%
Outros investimentos financeiros	17.919	0,01%	132.642	0,04%
Créditos a receber	21.383.254	6,03%	25.887.177	6,95%
Ativos por impostos diferidos	45.911	0,01%	50.095	0,01%
<b>Ativo corrente</b>				
Inventários	7.879	0,00%	10.720	0,00%
Clientes	6.249.061	1,76%	6.320.798	1,70%
Estado e outros entes públicos	296.978	0,08%	122.024	0,03%
Outros créditos a receber	22.096.575	6,23%	11.703.641	3,14%
Diferimentos	772.919	0,22%	798.308	0,21%
Ativos não correntes detidos para venda	118.000	0,03%	0	0,00%
Caixa e depósitos bancários	1.321.071	0,37%	1.062.606	0,29%
<b>Total do ativo</b>	<b>354.744.782</b>	<b>100,00%</b>	<b>372.265.297</b>	<b>100,00%</b>
<b>Capital próprio</b>				
Capital subscrito	40.238.700	17,89%	40.238.700	16,66%
Reservas legais	204.200	0,09%	204.200	0,08%
Outras reservas	21.403	0,01%	21.403	0,01%
Resultados transitados	(34.775.821)	-15,46%	(32.158.662)	-13,32%
Ajustamentos/Outr. variações no capital próprio	222.555.323	98,95%	235.522.344	97,54%
Resultado líquido do exercício	(3.323.786)	-1,48%	(2.366.863)	-0,98%
<b>Total do capital próprio</b>	<b>224.920.019</b>	<b>100,00%</b>	<b>241.461.122</b>	<b>100,00%</b>
<b>Passivo</b>				
<b>Passivo não corrente</b>				
Provisões	250.878	0,19%	273.743	0,21%
Estado e outros entes públicos	0	0,00%	14.675	0,01%
Financiamentos obtidos	64.215.101	49,46%	54.455.442	41,63%
Outras dívidas a pagar	49.850.213	38,40%	50.418.953	38,55%
<b>Passivo corrente</b>				
Fornecedores	1.565.657	1,21%	2.967.404	2,27%
Estado e outros entes públicos	514.173	0,40%	607.827	0,46%
Financiamentos obtidos	5.971.109	4,60%	11.566.025	8,84%
Outras dívidas a pagar	7.402.151	5,70%	10.423.014	7,97%
Diferimentos	55.480	0,04%	77.091	0,06%
<b>Total do passivo</b>	<b>129.824.763</b>	<b>100,00%</b>	<b>130.804.175</b>	<b>100,00%</b>
<b>Total do capital próprio e do passivo</b>	<b>354.744.782</b>	<b>100,00%</b>	<b>372.265.297</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

#### 8.4. Fundo de manei

Em 2019, o Fundo de manei da Portos dos Açores atingiu um valor positivo de cerca de 15,2 milhões de euros, consideravelmente melhor em 370,9 por cento, face a 2018.

Todas as rubricas do Passivo corrente registaram uma diminuição em valor, face ao ano anterior, demonstrando um esforço da empresa em melhorar o seu saldo de tesouraria, recorrendo à alternativa de contrair empréstimos de médio e longo prazos para fazer face às despesas de curto prazo. O Ativo corrente também regista uma melhoria significativa, com um aumento, em valor relativo, de cerca de 53,49 por cento.

*Tabela 63: Fundo de manei*

	Unidade: euro		
	2019	2018	Var.
Ativo corrente	30.725.723	20.018.098	53,49%
Passivo corrente	15.489.810	25.641.361	-39,59%
<b>Fundo de manei</b>	<b>15.235.913</b>	<b>(5.623.263)</b>	<b>370,94%</b>

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

#### 8.5. Indicadores económicos e financeiros

Os indicadores correspondentes ao ano em análise corroboram o já exposto acima em unidades monetárias. De uma forma geral, os indicadores de estrutura e endividamento, de âmbito económico, registaram uma evolução ligeiramente negativa em 2019.

O melhor resultado do rácio Gastos com o pessoal e o VAB (Valor acrescentado bruto) mostram que a empresa está, lentamente, a conseguir gerar mais valor económico para cobrir os gastos com o pessoal, rubrica esta a de maior peso nos gastos totais operacionais da empresa pública Portos dos Açores.

Com relação aos indicadores que dependem diretamente dos resultados e, como já analisado supra neste documento sobre o seu desempenho negativo, a sua evolução, comparativamente a 2018, é desfavorável, não obstante a ligeira melhoria no rácio entre Gastos de financiamento e Dívida financeira, e Gastos com o pessoal e Valor acrescentado bruto (VAB).

Tabela 64: Indicadores económicos

Descrição	2019	2018	Var. (p.p.)
EBITDA/Gastos operacionais	14,5%	17,7%	-0,032
EBITDA/Gastos com pessoal	23,0%	27,9%	-0,049
Gastos de financiamento/Dívida financeira	2,9%	3,1%	-0,002
Gastos com o pessoal/VAB	93,6%	94,7%	-0,012
Rentabilidade das vendas <sup>(1)</sup>	-5,8%	-1,4%	-0,043
Rentabilidade do ativo <sup>(2)</sup>	-0,5%	-0,1%	-0,004
Rentabilidade dos capitais próprios <sup>(3)</sup>	-1,5%	-1,0%	-0,005

<sup>(1)</sup> (Resultado operacional/VN)

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

<sup>(2)</sup> (Resultado operacional/Ativo total)

<sup>(3)</sup> (Resultado Líquido/Capitais próprios)

No que respeita aos indicadores financeiros, grande destaque teve o indicador Prazo médio de pagamentos. A empresa cumpriu em menos 72 dias com os seus compromissos perante os fornecedores, com um ganho de confiança da parte destes. A liquidez geral também registou um melhor desempenho, face a 2018, tornando-se a empresa capaz de satisfazer as suas obrigações de curto prazo com o seu ativo corrente. Com um desempenho ligeiramente negativo, estão os indicadores Autonomia financeira e Solvabilidade, este último penalizado pelo aumento do Passivo total, nomeadamente com o aumento de cerca de 4,2 milhões de euros na rubrica Financiamentos obtidos, totalizando os 70.186.210 euros.

Tabela 65: Indicadores financeiros

Descrição	2019	2018	Var.
<b>Liquidez geral</b> (Ativo corrente/Passivo corrente)	1,98	0,78	153,93%
<b>Autonomia financeira</b> (Capital próprio/Ativo total líquido)	0,63	0,65	-2,25%
<b>Solvabilidade</b> (Capital próprio/Passivo total)	1,73	1,85	-6,15%
<b>Cobertura do ativo não corrente</b> [(Capital próprio+ Passivo não corrente)/Ativo não corrente]	1,05	0,98	6,44%
<b>Prazo médio de cobrança (n.º dias)</b> (Saldo de Clientes c/cX365/(VN))	106	110	-3,67%
<b>Prazo médio de pagamentos (n.º dias)</b> (Saldo de Fornecedores c/cX365/FSE+CMVMV)	74	146	-49,01%

Fonte: Portos dos Açores, S.A.

## 9. Participações financeiras

### 9.1. Enquadramento

As participações financeiras da Portos dos Açores englobam a empresa Atlânticoline, S.A., e os vários operadores portuários com atividade na Região Autónoma dos Açores.

No que respeita ao controlo ou influência sobre as participações financeiras detidas pela Portos dos Açores, há a distinguir dois tipos de situações. No primeiro caso temos as empresas subsidiárias, conforme detalhe na tabela a seguir, em que existe controlo exclusivo, por via de participações superiores a 50 por cento.

*Tabela 66: Empresas subsidiárias*

Empresas	Sede	Proporção do capital detido		Total
		Direta	Indireta	
Atlânticoline, S.A.	Ponta Delgada	83,97%	-	83,97%
Naval Canal – Estaleiros de Construção e Reparação Naval, Lda.	Horta	100%	-	100%

A subsidiária Atlânticoline, com um capital social de 7.145.400 euros, seis milhões dos quais detidos pela Portos dos Açores, possui como objeto social a exploração do transporte marítimo de passageiros, veículos e mercadorias, a prestação de serviços de pilotagem e de reboque e a gestão náutica e comercial de navios. Encontra-se em curso o processo de transmissão não onerosa desta subsidiária a favor da Região Autónoma dos Açores, no seguimento da Resolução do Conselho de Governo n.º 74/2018.

Relativamente à empresa Naval Canal, que exerce a sua atividade de construção de embarcações no porto da Madalena do Pico, encontra-se em curso o procedimento de alienação por negociação particular, com prévio anúncio público da totalidade do respetivo capital, no âmbito da já citada Resolução do Conselho de Governo n.º 74/2018.

No segundo caso, ou seja, das empresas e entidades associadas, o nível de controlo ou influência sobre a gestão é consideravelmente menor do que na primeira situação, o que decorre diretamente da menor percentagem de participação no capital. As empresas a considerar neste segundo caso são as da tabela abaixo.

*Tabela 67: Empresas associadas*

	Sede	Proporção do		Total
		Direta	Indireta	
OPERPDL – Sociedade de Operações Portuárias de Ponta Delgada, Lda.	Ponta Delgada	20,00%	-	20,00%
OPERTERCEIRA – Sociedade de Operações Portuárias da Praia da Vitória, Lda.	Praia da Vitória	20,00%	-	20,00%
OPERTRI – Sociedade de Operações Portuárias, Lda.	Horta	20,00%	-	20,00%

Em ambos os casos as participações foram incluídas na consolidação pelo método de equivalência patrimonial.

Nas secções que se seguem são apresentadas referências sobre a atividade desenvolvida pelas empresas participadas com relevância no setor marítimo-portuário, com destaque particular para a subsidiária Atlânticoline.

## 9.2. Atlânticoline, S.A.

O ano de 2019 foi marcado pela inoperacionalidade da lancha “Ariel” primeiro no mês de agosto em virtude de um acidente em viagem de regresso à ilha do Corvo e depois em outubro em resultado da passagem do furacão “Lorenzo”, por efeito de arrastamento do terraplano onde se encontrava na ilha das Flores.

Desde a imobilização da lancha “Ariel”, o serviço de transporte marítimo de passageiros entre as ilhas das Flores e Corvo foi assegurado por um operador marítimo-turística local, licenciado para o serviço de táxi marítimo.

O ano também foi marcado pela operação excepcional do navio “Mestre Jaime Feijó”, substituto do navio “Mestre Simão” encalhado no dia seis de janeiro de 2018, do qual resultou a sua perda total.

A retoma da operacionalidade com o navio “Mestre Jaime Feijó” das ligações das ilhas do triângulo a Angra do Heroísmo foi antecipadamente recuperada em agosto, depois da sua suspensão desde o ano de 2018.

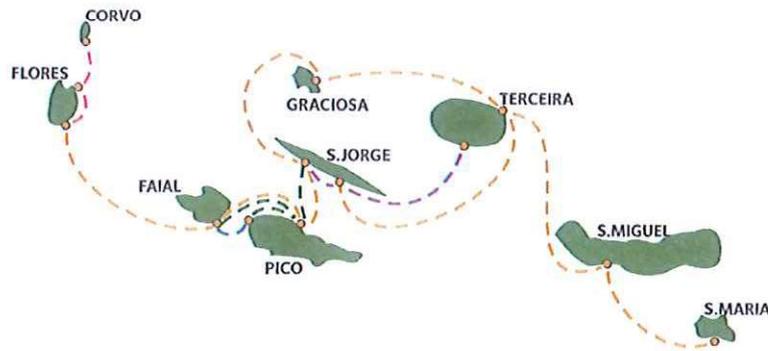
No presente capítulo são ainda destacados os principais factos ocorridos ao nível da atividade operacional em 2019, seguida de uma breve análise de âmbito económico e financeiro.

### 9.2.1. Atividade operacional

A operação da empresa compreende o conjunto formado pelas seguintes rotas:

-  **Linha Rosa**, que compreende as ligações entre o porto de Santa Cruz das Flores, na ilha das Flores e a ilha do Corvo;
-  **Linha Azul**, que compreende as ligações entre os portos de Horta e Madalena;
-  **Linha Verde**, que compreende as ligações entre os portos de Horta, Madalena, São Roque e Velas;
-  **Linha Lilás**, que compreende as ligações entre os portos de Horta, São Roque, Velas, Calheta e Angra do Heroísmo;

**Linha Amarela**, operação sazonal, que compreende as ligações entre todas as ilhas, com exceção do Corvo, durante o período de Verão.



Fonte: Atlânticoline, S.A.

*Figura 37: Linhas praticadas pela Atlânticoline*

Em 2019 foram transportados 562.993 passageiros, o que se refletiu num aumento de 0,62 por cento, relativamente ao ano anterior.

*Tabela 68: Passageiros transportados por linha*

Passageiros	2019	2018	Var.
Linha Azul	409 457	407 296	0,53%
Linha Verde	78 549	77 431	1,44%
Linha Amarela	69 525	70 086	-0,80%
Linha Rosa	4 197	4 199	-0,05%
Linha Lilás	1 265	491	157,64%
<b>Total</b>	<b>562 993</b>	<b>559 503</b>	<b>0,62%</b>

Fonte: Atlânticoline, S.A.

A Linha Azul, que liga os portos da Horta e Madalena, continuou a ser a mais importante para a empresa, verificando-se um aumento de 0,53 por cento do total de passageiros transportados pela empresa.

A Linha Verde, com ligação entre o porto da Horta e o de Velas, com escala no porto de São Roque, é a segunda mais importante em termos de volume de passageiros, tendo registado um aumento de 1,44 por cento.



Figura 38: Passageiros transportados por linha no último triénio

No âmbito dos serviços prestados pela empresa, na Linha Azul e na Linha Verde foram realizadas 6.119 escalas em 2019 que se refletiram no aumento em 6,4 por cento em relação às 5.751 escalas verificadas em 2018.

A Linha Amarela de caráter sazonal realizou em 2019, no período compreendido entre maio e setembro, um total de 545 escalas, menos 41 escalas que no ano anterior em virtude da chegada tardia do navio "Aqua Jewel" e de outros cancelamentos em resultado de condições meteorológicas adversas verificadas, nomeadamente no porto da Praia da Graciosa onde se verificaram quatro cancelamentos. Para além do já mencionado navio "Aqua Jewel", esta operação foi também realizada com recurso ao fretamento do navio Mega Jet.

No âmbito das operações da Linha Rosa, responsável pela ligação entre as ilhas das Flores e do Corvo, foram efetuadas 552 escalas, mais 12 escalas que no ano anterior.

Em 2019 retomada a sua operacionalidade, a Linha Lilás através do novo navio "Mestre Jaime Feijó" registou 63 escalas.

Tabela 69: Viaturas transportadas por linha

Viaturas	2019	2018	Var.
Linha Azul	13 405	11 501	16,56%
Linha Amarela	12 107	13 325	-9,14%
Linha Verde	5 280	4 846	8,96%
Linha Rosa	0	0	-%
Linha Lilás	0	0	-%
<b>Total</b>	<b>30 792</b>	<b>29 672</b>	<b>3,77%</b>

Fonte: Atlânticoline, S.A.

Relativamente ao número de viaturas transportadas, em 2019 atingiu-se um total de 30.792 viaturas, traduzindo-se num aumento de 3,77 por cento face ao ano anterior, mais 1120 viaturas foram

transportadas. A Linha Azul é aquela que apresenta maior incremento tendo crescido em 16,56 por cento.

#### 9.2.2. Elementos económicos e financeiros

A substituição do navio “Mestre Simão”, pelo novo navio “Mestre Jaime Feijó” na frota da empresa esteve na base do aumento significativo verificado no valor do Ativo da Atlânticoline, S.A., em 2019 esta rúbrica cresceu em 11,8 por cento.

*Tabela 70: Resumo dos balanços da Atlânticoline*

Descrição	Unidade: euro		
	2019	2018	Var.
Ativo	27 395 603	24 503 308	11,80%
Passivo	12 005 282	7 378 575	62,70%
Capital próprio	15 390 322	17 124 733	-10,13%

Fonte: Atlânticoline, S.A.

Apesar da Atlânticoline, S.A. apresentar uma melhoria ao nível da receita e na generalidade das rúbricas operacionais, o resultado líquido do exercício em 2019 registou uma variação negativa fundamentado em sequência do custo do fretamento.

*Tabela 71: Demonstração de resultados da Atlânticoline*

Descrição	Unidade: euro		
	2019	2018	Var.%
Vendas e serviços prestados	15 238 840	15 186 143	0,35%
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	(86 660)	(120 624)	-28,16%
Fornecimentos e serviços externos	(12 972 242)	(12 044 560)	7,70%
Gastos com o pessoal	(3 081 395)	(3 203 306)	-3,81%
Imparidade de dívidas a receber	38 431	(79 193)	-148,53%
Provisões (aumentos/reduções)	0	13 990	-100,00%
Outros rendimentos	786 897	1 938 068	-59,40%
Outros gastos	(96 211)	(465 353)	-79,33%
<b>Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos</b>	<b>(172 340)</b>	<b>1 225 165</b>	<b>-114,07%</b>
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	(748 103)	(732 854)	2,08%
<b>Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)</b>	<b>(920 443)</b>	<b>492 311</b>	<b>-286,96%</b>
Juros e rendimentos similares obtidos	0	0	-%
Juros e rendimentos similares suportados	(271 657)	(232 494)	16,84%
<b>Resultado antes de impostos</b>	<b>(1 192 100)</b>	<b>259 818</b>	<b>-558,82%</b>
Imposto sobre o rendimento do período	(12 093)	(19 366)	-37,56%
<b>Resultado líquido do período</b>	<b>(1 204 193)</b>	<b>240 451</b>	<b>-600,81%</b>

Fonte: Atlânticoline, S.A.

### 9.3. Operadores portuários

A Portos dos Açores possui uma participação de 20 por cento em cada um dos operadores portuários da Região Autónoma dos Açores, a saber: OPERPDL – Sociedade de Operações Portuárias de Ponta Delgada, Lda.; OPERTERCEIRA – Sociedade de Operações Portuárias da Praia da Vitória, Lda.; e OPERTRI – Sociedade de Operações Portuárias, Lda.

No exercício de 2019 estas empresas obtiveram resultados líquidos positivos. A OPERPDL apresentou o resultado líquido mais elevado dos três operadores, tendo atingido 256.557 euros, sendo de realçar a respetiva taxa de crescimento face ao ano anterior, ou seja mais 56,65 por cento.

Depois de um aumento registado no ano de 2018, o resultado líquido da OPERTERCEIRA, diminuiu em 14,56 por cento, apresentando um resultado líquido no valor de 182.856 euros.

A operadora OPERTRI registou uma diminuição apresentando o resultado líquido de 73.179 euros, menos 41,71 por cento que o valor alcançado em 2018.

O volume de negócios do conjunto dos operadores portuários atingiu quase os sete milhões de euros, sendo a OPERPDL responsável por 59,45 por cento desse total. Todos os operadores registaram variações ligeiramente negativas.

A nível de gastos, destaca-se a diminuição na rubrica Gastos com o pessoal (redução de 10,24 por cento) na operadora OPERPDL por contrapartida de aumentos verificados na operadora OPERTERCEIRA (aumento de 6,98 por cento) e OPERTRI (aumento de 4,12 por cento). Estas variações nos gastos repercutiram-se de forma direta nos respetivos resultados líquidos.

A estrutura dos balanços dos operadores portuários é, em geral, dominada pelas componentes do ativo corrente, em virtude da quase inexistência de equipamento próprio para exercício da atividade.

Os indicadores obtidos para os dois últimos anos são em geral bastante favoráveis, sendo de destacar, os indicadores da OPERTERCEIRA.

Tabela 72: Indicadores económicos e financeiros dos operadores portuários

Descrição	OPERPDL		OPERTERCEIRA		OPERTRI	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018
<b>Liquidez geral</b> (Ativo corrente/Passivo corrente)	1,96	1,62	9,27	8,70	4,18	4,37
<b>Autonomia financeira</b> (Capital próprio/Ativo total líquido)	52,22%	41,88%	74,53%	73,35%	80,15%	81,36%
<b>Solvabilidade</b> (Capital próprio/Passivo total)	109,29%	72,06%	292,55%	275,17%	403,75%	436,54%
<b>Rentabilidade das Vendas</b> (Resultado operacional/Volume de negócios)	7,58%	4,76%	11,77%	14,55%	10,44%	16,89%
<b>Rentabilidade do ativo</b> (Resultado Operacional/Ativo total)	17,57%	12,41%	8,13%	10,44%	9,20%	17,01%
<b>Rentabilidade dos capitais próprios</b> (Resultado líquido/Capitais próprios)	27,59%	24,32%	8,92%	10,88%	8,77%	15,97%

Fonte: OPERPDL, OPERTERCEIRA, OPERTRI

Tabela 73: Balanços dos Operadores Portuários

Descrição	OPERPDL		OPERTERCEIRA		OPERTR	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018
<b>Ativo</b>						
Ativo não corrente	112 689	109 084	165 497	131 737	177 738	179 016
Ativos fixos tangíveis	92 327	80 097	103 085	69 324	176 741	178 497
Ativos intangíveis	1 769	1 362	0	0	0	0
Outros investimentos financeiros	293	293	0	0	998	519
Ativos por impostos diferidos	18 300	27 332	62 412	62 412	0	0
<b>Ativo corrente</b>	<b>1 668 339</b>	<b>1 499 067</b>	<b>2 585 412</b>	<b>2 550 464</b>	<b>863 464</b>	<b>787 449</b>
Clientes	958 696	1 035 053	541 357	554 815	222 780	182 948
Adiantamento a fornecedores	7 200	32 421	70 995	7 992	20 149	55 635
Estado e outros entes públicos	7 234	7 337	2 045	14 218	0	0
Outros créditos a receber	16 796	138	5 077	3 337	8 375	8 030
Diferimentos	0	0	246 605	245 622	0	0
Outros ativos financeiros	678 412	424 119	1 719 334	1 724 481	612 161	540 835
Caixa e depósitos bancários	1 781 028	1 608 151	2 750 909	2 682 201	1 041 203	966 465
<b>Total do ativo</b>	<b>250 000</b>	<b>250 000</b>	<b>124 699</b>	<b>124 699</b>	<b>225 000</b>	<b>125 000</b>
<b>Capital próprio</b>	<b>50 000</b>	<b>50 000</b>	<b>30 230</b>	<b>30 230</b>	<b>31 300</b>	<b>31 300</b>
Capital subscrito	530 673	530 673	1 298 461	1 184 455	505 034	504 493
Reservas legais	(157 190)	(320 963)	413 887	413 887	0	0
Outras reservas	0	0	0	0	0	0
Resultados transitados	256 557	163 773	182 856	214 005	73 179	125 541
Outras variações do capital próprio	930 040	673 483	2 050 133	1 967 277	834 514	786 334
<b>Total do capital próprio</b>	<b>1 794</b>	<b>9 641</b>	<b>421 922</b>	<b>421 922</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Passivo</b>						
Passivo não corrente	0	0	421 922	421 922	0	0
Provisões	1 794	9 641	421 922	421 922	0	0
Financiamentos obtidos	849 193	925 028	278 855	293 002	206 689	180 130
<b>Passivo corrente</b>	<b>153 780</b>	<b>261 631</b>	<b>136 476</b>	<b>172 599</b>	<b>1 670</b>	<b>2 528</b>
Fornecedores	80 426	63 073	62 948	44 468	18 018	57 069
Estado e outros entes públicos	7 847	8 921	0	0	0	0
Financiamentos obtidos	607 141	591 403	79 430	75 935	187 002	120 534
Outras dívidas a pagar	850 987	934 669	700 776	714 924	206 689	180 130
<b>Total do passivo</b>	<b>1 781 028</b>	<b>1 608 151</b>	<b>2 750 909</b>	<b>2 682 201</b>	<b>1 041 203</b>	<b>966 465</b>
<b>Total do capital próprio e do passivo</b>	<b>250 000</b>	<b>250 000</b>	<b>124 699</b>	<b>124 699</b>	<b>225 000</b>	<b>125 000</b>
	14,0%	15,5%	4,5%	4,6%	21,6%	12,9%
	2,8%	3,1%	1,1%	1,1%	3,0%	3,2%
	29,8%	33,0%	47,2%	44,2%	48,5%	52,2%
	-8,8%	-20,0%	15,0%	15,4%	0,0%	0,0%
	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	14,4%	10,2%	182 856	214 005	73 179	125 541
	52,2%	41,9%	2 050 133	1 967 277	834 514	786 334
	0,1%	0,6%	421 922	421 922	0	0
	0,0%	0,0%	421 922	421 922	0	0
	0,1%	0,6%	0	0	0	0
	47,7%	57,5%	278 855	293 002	206 689	180 130
	8,6%	16,3%	136 476	172 599	1 670	2 528
	4,5%	3,9%	62 948	44 468	18 018	57 069
	0,4%	0,6%	0	0	0	0
	34,1%	36,8%	79 430	75 935	187 002	120 534
	47,8%	58,1%	700 776	714 924	206 689	180 130
	100,0%	100,0%	2 750 909	2 682 201	1 041 203	966 465
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: OPERPDL, OPERTERCEIRA, OPERTR



## 10. O Furacão “Lorenzo”

Nos dias um e dois de outubro ocorreu o acontecimento mais marcante do ano de 2019 para a Portos dos Açores. Atendendo às previsões do tempo para o arquipélago dos Açores, o Instituto Português do Mar e da Atmosfera e a proteção civil emitiram um aviso vermelho para a população dos grupos ocidental e central e um aviso laranja para o grupo oriental. A passagem do furacão “Lorenzo”, um ciclone tropical de alta intensidade que se caracterizou pela chuva, vento e agitação marítima de grande intensidade teve efeitos e forte impacto em todas as ilhas da Região Autónoma dos Açores. A rajada mais forte foi registada na ilha do Corvo e foi de 163 quilómetros por hora. Igualmente se registaram rajadas de vento muito fortes nas ilhas Flores (142km/h) e Faial (145km/h). A ondulação, em certas zonas, ultrapassou os 20 metros de altura.

O porto das Lajes das Flores, localizado na parte sueste da ilha das Flores, foi a infraestrutura portuária com o registo de maiores danos, verificando-se a destruição total do porto e seus equipamentos.

Após as inspeções realizadas, enumeram-se aqui, sumariamente, os estragos identificados por ilha e, por porto, que totalizam o valor estimado de 255.583.000 euros + IVA.

### Santa Maria:

Porto de Vila do Porto:

- 1) Assentamentos diferenciais dos blocos do muro cortina do molhe cais comercial na ordem dos 6cm e deslizamentos do manto de proteção em tetrápodes;
- 2) Arrancamento e fratura dos blocos de betão da cabeça e manto do molhe;
- 3) Retenção do intradorso do molhe danificada;
- 4) Abatimento diferencial dos pavimentos do cais comercial;
- 5) Caleiras e infraestrutura de eletricidade, de telecomunicações e, de água, do cais comercial danificadas;
- 6) Cabeça do molhe do núcleo de recreio náutico e manto de proteção de tetrápodes danificados;
- 7) Enraizamento do molhe do porto de recreio com o enrocamento danificado.

Risco: estabilidade do molhe de proteção do porto comercial que poderá comprometer o abastecimento à ilha e rotura da cabeça do molhe do núcleo de recreio náutico condicionando o acesso ao núcleo de recreio náutico e porto de pesca de Vila do Porto.

**☒ São Miguel:**

Porto de Ponta Delgada:

- 1) Manto de proteção do molhe do cais comercial danificado, com blocos rodados e corridos e, área correspondente à zona de maré muito erodida;
- 2) Intradorso da cabeça do molhe comercial danificado e com arrancamentos de blocos;
- 3) Abatimento diferencial dos pavimentos do terrapleno na ordem dos 20cm;
- 4) Caleiras e infraestruturas de eletricidade, de telecomunicações, de iluminação de sistemas de videovigilância e de água, danificadas;
- 5) Cabeços de amarração danificados, ficando alguns inutilizados;
- 6) Portões dos compartimentos localizados sob os arcos danificados;
- 7) Estrutura flutuante da marina de Ponta Delgada em alumínio com fissuração, roletes danificados e estruturas em anel dos passadiços partidos;
- 8) Infraestrutura de abastecimento de água e energia às embarcações de recreio afetada.

Risco: Rotura da infraestrutura em várias zonas se não for intervencionada urgentemente.

**☒ Terceira:**

Porto da Praia da Vitória: sem danos materiais.

Porto das Pipas:

- 1) Fissuração do muro cortina na zona mais exposta junto à cabeça vertical (Farol) com o conseqüente abatimento do manto de proteção no tardo do muro cortina de forma generalizada;
- 2) Degradação da estrutura do edifício polivalente do Porto das Pipas com maior relevância na sua cobertura e respetivas platibandas que promoveram a rotura do respetivo sistema de impermeabilização;
- 3) “Lavagem” de todo o pavimento circundante do edifício de apoio da marina de Angra do Heroísmo, com o arranque de elementos do pavimento e da generalidade das juntas;
- 4) Inundação, com água salgada, dos tanques de betão armado onde estão instalados os depósitos de combustível de abastecimento à náutica de recreio;
- 5) Danos das peças de ligação dos pontões da marina, apresentando um dos pontões inclinação acentuada no seu sentido transversal.

Risco: estabilidade do molhe de proteção ao muro cortina no tardo do edifício polivalente do Porto das Pipas; degradação acelerada dos depósitos de combustível e maiores danos nas estruturas flutuantes da marina de Angra.

**U Graciosa:**

Porto da Praia: sem danos materiais.

**U São Jorge:**

Porto da Calheta: sem danos.

Porto das Velas:

- 1) Blocos antiferos do manto de proteção na zona do parque de contentores deslocados;
- 2) Danos das peças de ligação dos pontões do núcleo de recreio náutico;
- 3) Infraestruturas de eletricidade e de abastecimento de água às embarcações de recreio náutico afetadas.

Risco: danos futuros mais severos nas estruturas flutuantes do núcleo de recreio náutico.

**U Pico:**

Porto de São Roque: sem danos.

Porto da Madalena:

- 1) Sinalética exterior danificada;
- 2) Infraestruturas de eletricidade, de água e, de iluminação danificadas.

Porto das Lajes do Pico:

- 1) Blocos antiferos do manto exterior do quebra mar de proteção ao porto projetados para a crista ou arrastados para o interior (canal de acesso ou zonas marginais);
- 2) Blocos antiferos da crista do manto exterior deslocados da posição original ou projetados para o intradorso;
- 3) Blocos antiferos do intradorso deslocados ou projetados para o interior da bacia;
- 4) Blocos antiferos da cabeça do molhe poente projetados para o canal de entrada, deixando uma cavidade no manto;
- 5) Blocos antiferos da plataforma do molhe deslocados ou projetados para o interior do canal de acesso;
- 6) Arrancamento das duas portas de acesso aos pontões;
- 7) Danos nas peças de ligação dos pontões flutuantes do núcleo de recreio náutico;
- 8) Infraestrutura de abastecimento de água aos pontões afetada;
- 9) Danos na rede elétrica do núcleo de recreio náutico;

10) Arrancamento da lanterna da marca cardeal que compõe o assinalamento marítimo desta infraestrutura portuária;

11) Deslocamento da boia bombordo do canal de entrada;

12) Assoreamento da baía interior do porto.

Risco: colapso do molhe de proteção do porto das Lajes do Pico.

#### Faial:

Porto da Horta:

1) Danos na cobertura do edifício armazém/oficinas do porto comercial, com levantamento de telhas de fibrocimento e a sua projeção para a área circundante ao edifício;

2) Avaria das redes técnicas do porto comercial;

3) Danos no parque de estacionamento e sinalética do cais de passageiros;

4) “lavagem” de parte do pavimento da marina da Horta, com o arranque de alguns elementos;

5) Edifício de apoio à náutica de recreio com vidros partidos nas janelas da lavandaria e na porta principal;

6) Danos nas peças de ligação da estrutura flutuante e nas peças do pavimento do *deck* que foram levantadas;

7) Infraestruturas de eletricidade e de água danificadas;

8) Avaria dos braços hidráulicos de abertura de portas de acesso aos pontões da marina.

Risco: Edifício armazém/oficinas, do porto comercial, exposto a intempéries em grande parte da sua área.

#### Flores:

Porto das Lajes das Flores:

1) Destruição total do molhe cais com derrube do muro cortina; arrastamento dos materiais da proteção, dos pavimentos, da superestrutura do cais e parte considerável do núcleo para o interior da bacia portuária em zonas que impedem a operacionalidade do porto;

2) Derrube do edifício polivalente de apoio às operações portuárias;

3) Arrastamento dos contentores localizados no terraplano portuário para o interior da bacia do núcleo de recreio náutico e para a bacia do porto comercial;

4) Destruição dos *pipes* de ligação do porto ao único terminal de armazenamento de combustíveis para as ilhas das Flores e do Corvo;

5) Arrastamento e projeção para o interior do núcleo de recreio náutico de diversas embarcações de pescas e de náutica de recreio que estavam em seco no terraplano portuário;

- 6) Arrastamento e destruição de diversos equipamentos de movimentação horizontal e de elevação de cargas;
- 7) Arrastamento das embarcações de transporte de passageiros e de apoio à operação de pilotagem para o extremo poente do terrapleno portuário causando grandes danos que impossibilitam a sua operacionalidade;
- 8) Destruição da parte final do acesso ao porto comercial;
- 9) Danos em diversos equipamentos, a saber:
  - i) 1 Unidade de empilhador de garfos pequeno de capacidade de carga até 2ton;
  - ii) 2 Unidades de empilhador de garfos grande de capacidade de carga até 25ton;
  - iii) 2 Unidades de empilhador telescópico de capacidade de carga até 42ton;
  - iv) 1 Unidade de auto grua todo terreno de capacidade de carga até 30ton;
  - v) 1 Unidade de lancha de pilotos;
  - vi) 1 Unidade de viatura ligeira de passageiros;
  - vii) 1 Unidade de viatura de mercadorias;
  - viii) Equipamento diverso de oficina (ferramentas) e de apoio à operação portuária (equipamento de elevação e sobressalentes).

#### Porto das Poças:

Localizado na Vila de Santa Cruz das Flores e na costa leste da ilha, encontrava-se em obras de requalificação que contemplavam a construção de um molhe de proteção à bacia portuária, dragagens de construção e de execução de novo canal de acesso ao porto. O empreiteiro adjudicatário da obra de Requalificação do Porto das Poças preparou uma proteção provisória das zonas de trabalho, nomeadamente com a colocação de enrocamentos na cabeça e nos mantos de proteção do molhe e preenchimento da plataforma de trabalho com mais de cem blocos antiferes de 25ton. Apesar dos esforços por parte do empreiteiro, a violência da passagem do furacão “Lorenzo”, deixou, igualmente danos consideráveis:

- 1) Destruição total da proteção feita, bem como os trabalhos que a mesma pretendia proteger, com o seu arrastamento para o interior da bacia e para o canal de acesso ao cais;
- 2) Núcleo do molhe em TOT igualmente destruído numa extensão aproximada de 120 metros.

Risco: abastecimento das populações das ilhas Flores e Corvo e risco financeiro associado ao pagamento de indemnizações e concessão de prorrogações legais da empreitada do porto das Poças e manutenção do estaleiro de obra.

**IX** Corvo:

Porto da Casa:

1) Danos nas colunas de iluminação do cais e cobertura do edifício de apoio à operação portuária.

Risco: segurança operacional da infraestrutura portuária da ilha do Corvo.

**10.1. Cronologia do acontecimento:**

22/09 – Comunicação da possibilidade de passagem do furacão pela RAA;

01/10 – Passagem do furacão “Lorenzo” pela RAA;

04/10 – Início da limpeza do porto das Lajes das Flores;

09/10 – Reabertura do porto das Lajes das Flores à navegação;

10/10 – Finalizado o primeiro levantamento de danos materiais e respetiva estimativa orçamental nos vários portos geridos pela PA;

11/10 – Primeira operação no porto das Lajes das Flores com o desembarque de combustíveis e de diverso equipamento de construção civil, incluindo uma grua de grande dimensão que se encontrava no porto da Casa, ilha do Corvo;

14/10 – Primeira escala de um navio de mercadorias no porto das Lajes das Flores;

28/12 – Lançado procedimento para empreitada de proteção de emergência ao terraplano e cais do porto das Lajes das Flores.

## 11. Perspetivas futuras

Vários desafios se irão colocar, a curto e médio prazos, à empresa Portos dos Açores. De entre eles, destacam-se os seguintes:

### Cenário macroeconómico e efeitos da epidemia SARS-CoV-2:

Nos primeiros dois meses do ano de 2020, originado quer pelo pânico global da doença COVID – 19, quer pela diminuição da atividade industrial do grande gigante asiático, a China, o transporte marítimo de mercadorias, pilar do comércio mundial, já tinha sofrido perdas na ordem dos 1,7 mil milhões de dólares (a dimensão destas perdas pode ser equiparada a um ano completo de operação do Porto de Sines). A China representa cerca de 40 por cento do movimento de mercadorias contentorizadas dos principais 50 portos mundiais.

Segundo o último relatório do Fundo Monetário Internacional<sup>6</sup>, a economia mundial sofrerá uma contração abrupta na ordem dos três por cento no ano de 2020. Nas últimas décadas a economia mundial tem registado sempre crescimento, tendo registado a sua última contração no ano de 2009 (-0,1 por cento), com origem numa crise financeira. Apesar deste cenário sombrio e nunca antes registado, é bom relevar que esta recessão tem uma origem diferente, o confinamento. Esta limitação do movimento de pessoas é uma medida governamental preventiva em saúde pública e verifica-se a uma escala global, daí o termo pandemia. Acredita-se que o regresso ao crescimento será rápido, já em 2021 (+5,8 por cento) e, com recuperação em 2022. Esta previsão consubstancia-se na premissa de existir muito auxílio ao nível dos governos nacionais e solidariedade das instituições internacionais, coadjuvadas com o controlo da crise epidemiológica. A incerteza é alta em todas as variáveis na ótica da despesa, a saber: consumo (privado e público); investimento e exportações líquidas<sup>7</sup>.

Já em 2018 o comércio mundial tinha registado um ligeiro abrandamento fruto da adoção de medidas protecionistas e a prevalência de elevados níveis de incerteza política, com reflexo no investimento e produção industrial. No dia um de fevereiro de 2020 o Reino Unido saiu definitivamente da União Europeia e, a par da incerteza que esta saída terá para a economia portuguesa, encontram-se, igualmente, os riscos decorrentes das eleições norte-americanas e de uma guerra comercial entre a União Europeia e os EUA. O primeiro semestre de 2020 e seguintes serão um duro desafio para o sector marítimo-portuário e para a estabilidade da indústria, os principais riscos associados são a duração das restrições de confinamento e a evolução da pandemia. A recuperação ficará dependente das políticas económicas adotadas a nível monetário, pelo Banco Central Europeu, a nível orçamental, pelo

<sup>6</sup> *World Economic Outlook, April 2020.*

<sup>7</sup> Diferença entre exportações e importações.

Governo, e, na coordenação de todos na luta contra este vírus. Transitários; consignatários; armazenistas; alfândegas, autoridades marítimas e administrações portuárias são exemplos da cadeia logística que terá o consumidor final como último lesado.

*Tabela 75: Quadro resumo das últimas previsões do FMI para a economia portuguesa*

Principais indicadores	2019	2020	2020
		(1)	(2)
Crescimento do PIB a preços constantes (%)	2,2	1,6	-8,0
Taxa de inflação (%)	0,3	1,2	-0,2
Taxa de desemprego (%)	6,5	5,6	13,9
Saldo orçamental (% do PIB)	0,2	0,1	-7,1
Saldo primário (% do PIB)	3,1	3,2	-4,0
Despesa pública (% do PIB)	43,1	43,2	49,9
Dívida pública bruta (% do PIB)	117,6	114,8	135,0

(1) Previsões do FMI – *World Economic Outlook* de outubro 2019

(2) Previsões do FMI - *World Economic Outlook* de abril 2020

## Iniciativa de Investimento de Resposta ao Coronavírus

Durante o mês de março de 2020 e, de uma forma praticamente extensível a todos os países da União Europeia (UE), foi decretado em Portugal o estado de emergência, condicionando temporariamente toda a economia portuguesa e a açoriana, com uma redução drástica e sem precedentes, no segundo trimestre do ano, de todos os meios de transporte marítimo, aéreo e terrestre de pessoas e bens<sup>8</sup>.

No dia 30 de março é aprovado pelo Parlamento Europeu e Conselho da União Europeia o Regulamento (EU) 2020/460 onde se estabelecem medidas e instrumentos para dar resposta à situação da COVID-19. Dá-se a liberdade aos Estados-Membros de reafectar as verbas no âmbito da política de coesão de combate ao coronavírus, tornando-se elegíveis, a partir de um de fevereiro de 2020, despesas relacionadas com o combate ao vírus no âmbito dos vários fundos estruturais, nomeadamente: Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional; Fundo Social Europeu e Fundo de Solidariedade da UE. A taxa de cofinanciamento da UE pode atingir os 100 por cento para os programas da política de coesão relativos aos exercícios contabilísticos de 2020-2021, permitindo aos Estados-Membros beneficiar plenamente do financiamento da UE para as medidas relacionadas com a crise. O pacote simplifica, igualmente, as etapas processuais ligadas à execução de programas, à utilização de instrumentos financeiros e à auditoria.

<sup>8</sup> Na data de fecho deste documento, é ainda incerto o restabelecimento das ligações aéreas quer na região quer no espaço aéreo internacional, bem como o reinício da atividade marítima de recreio.