



Tax & Business Lawyers

# NEWSLETTER

---

---

Nº 31/26

12 MAIO 2026

## PORTUGAL - ENTRE GEOGRAFIA, GEOPOLÍTICA E ESTRATÉGIA (INCLUINDO A FISCAL)

Durante décadas, Portugal definiu-se como país periférico. Essa narrativa condicionou as prioridades e ignorou a geografia. Quando analisada com base em fluxos comerciais, infraestruturas, enquadramento jurídico e novos modelos de trabalho, a posição de Portugal, enquanto plataforma atlântica da Europa, deve passar a condicionar, em definitivo, a sua estratégia.

---

Advisory

---



## ENQUADRAMENTO GEOGRÁFICO E HISTÓRICO

Portugal situa-se entre três eixos: o Atlântico, a Europa continental e o espaço lusófono, com projeção para África, a América Latina e, por via institucional, a Ásia.

Lisboa dista aproximadamente 5.700 km de Nova Iorque (cerca de 7h30 de voo direto) e 9.000 km de São Paulo (cerca de 10h de voo). Hamburgo está a 6.100 km de Nova Iorque (8h30 de voo) e Roterdão a 5.870 km (8h de voo). Lisboa é uma capital da Europa continental com voos diretos regulares para mais de 15 cidades norte-americanas, incluindo Nova Iorque, Boston, Washington, Miami, Chicago e Los Angeles.

O fuso horário de Portugal Continental é um fator frequentemente esquecido. Lisboa tem sobreposição de horário laboral de aproximadamente 5 horas com Nova Iorque, 4 horas com Chicago e de 2 horas com Los Angeles. Ao mesmo tempo, partilha horário com Londres e Dublin. Esta janela dupla — manhã com os Estados Unidos, dia inteiro com a Europa — é estruturalmente relevante para operações financeiras, tecnológicas e de serviços com exposição transatlântica e é motivo pelo qual as empresas norte-americanas podem escolher Lisboa como sede europeia para operações de suporte e desenvolvimento.

O arquipélago dos Açores reforça esta geografia, com nove ilhas distribuídas por cerca de 600 km, a 1.500 km de Lisboa (2h de voo) e a 2.400 km de Nova Iorque (4h30 de voo). A ilha Terceira alberga a base aérea das Lajes, utilizada desde a década de quarenta até à atualidade pelas forças aliadas e pelos Estados Unidos de forma contínua em operações militares e logísticas. Quem analisa o Atlântico-norte a partir de um mapa centrado no oceano (e não da Europa continental) percebe que os Açores são um ponto de controlo.

Esta presença atlântica tem substância histórica. Portugal é membro (fundador) da NATO desde 1949, um dos doze signatários originais do Tratado de Washington. As Lajes foram utilizadas no apoio aéreo a Israel durante a Guerra do Yom Kippur (1973), no reabastecimento durante a Guerra do Golfo (1990-91) e nas operações no Afeganistão e Iraque após 2001. Em 1973, Portugal foi o único país europeu a autorizar a utilização do seu território para reabastecimento de aeronaves militares norte-americanas, com consequências diplomáticas e económicas duradouras, numa relação bilateral que deve ser mantida e promovida.

A relação com o Reino Unido tem raízes históricas igualmente estruturais. O Tratado de Windsor, assinado em 1386, assinala uma relação política e estratégica entre os dois estados renovada e reafirmada ao longo dos séculos. Durante as guerras napoleónicas, serviu de base para as forças de Wellington na península ibérica, com o desembarque de dezenas de milhares de soldados britânicos e a construção das linhas de Torres Vedras.

Hoje, o Reino Unido representa cerca de 14% das exportações portuguesas de bens e serviços e a coincidência de fuso horário permite uma integração operacional direta, sem as sobreposições que afetam as operações com Madrid ou Amesterdão. E as ligações aéreas refletem esta proximidade entre Lisboa e Londres, com cerca de 20 voos diários diretos (tempo de voo de aproximadamente 2h20), servidos pela TAP, British Airways, EasyJet e Ryanair, numa frequência só comparável à de rotas domésticas de curta distância e entre cidades de um mesmo país.

## **A FISCALIDADE, AS INFRAESTRUTURAS E A ATRAÇÃO DE TALENTO E DO INVESTIMENTO**

O enquadramento fiscal torna esta posição geográfica e histórica numa vantagem mensurável. A taxa geral de IRC em Portugal é atualmente de 19% (18% em 2027 e 17% a partir de 2028), à qual acresce derrama municipal de até 1,5% e, infelizmente ainda, derrama estadual progressiva de 3% a 9% sobre lucros superiores a 1,5 milhões de euros. Este primeiro nível do imposto geral sobre o lucro das empresas é competitivo face ao do Reino Unido (25%), da Alemanha (cerca de 30%) e da França (25%), embora acima do da Irlanda (12,5%), da Hungria (9%), ou da Bulgária (10%). E a taxa mínima de 15% acordada no âmbito da OCDE/G20, em implementação progressiva desde 2024 procura reduzir, pela via da taxa nominal, este espaço de competição. A concorrência fiscal desloca, assim, a poupança e o investimento em função de regimes especiais estáveis e mais competitivos, exatamente onde Portugal tem tentado construir alguma diferenciação nos últimos 15 anos.

Portugal tem cerca de 80 Convenções de Dupla Tributação (CDT) em vigor, cobrindo todas as jurisdições relevantes – os Estados Unidos, a China, ou o Japão. todas as europeias, as de referência na Ásia, as das América latina e as da África lusófona, Sem acordo, as retenções na fonte sobre dividendos, juros ou *royalties* poderiam atingir 25% a 35%. Com as CDT portuguesas, estas taxas reduzem-se para 5% a 15% sobre dividendos, 0% a 10% sobre juros e 0% a 10% sobre *royalties*. A CDT com os Estados Unidos prevê retenção máxima de 15% sobre dividendos (5% se sociedade beneficiária detiver pelo menos 25% da sociedade pagadora), 10% sobre juros e 10% sobre *royalties*. A CDT com o Brasil - um dos acordos mais vantajosos e preferenciais que o Brasil tem em vigor com países europeus, também pela proximidade da língua - prevê taxas de 10% a 15% sobre dividendos e 15% sobre *royalties*, tornando Portugal uma plataforma de estruturação frequentemente utilizada por grupos empresariais internacionais.

O regime de *participation exemption* isenta, em regra, de IRC dividendos e mais-valias obtidos por empresas portuguesas a partir de participações em subsidiárias estrangeiras,

desde que a participação seja de pelo menos 10% e mantida durante um ano. Esta isenção aplica-se tanto a dividendos recebidos como a mais-valias na alienação de participações, tornando Portugal competitivo enquanto localização de *holdings* intermédias para grupos com subsidiárias em múltiplos países. Irlanda e Países Baixos têm regimes equivalentes, mas Portugal combina-os com custos operacionais inferiores e um acesso institucional ao espaço lusófono e latino-americano.

O regime de *patent box* exclui de tributação até 85% dos rendimentos qualificáveis, pelo que reduz a tributação efetiva em IRC. Este regime está alinhado com os requisitos da OCDE de nexos entre a dedução fiscal e a atividade de I&D realizada.

O IFICI implica uma isenção para a maioria dos rendimentos de fonte não nacional e uma taxa de IRS de 20% sobre rendimentos de trabalho dependente e independente de fonte nacional durante 10 anos, dirigido a investigadores, docentes e outros profissionais e quadros qualificados, substituindo o regime de residentes não habituais que entre 2009 e 2023 atraiu dezenas de milhares de contribuintes.

Paralelamente, Portugal aplica isenção de imposto sobre mais-valias em criptoativos detidos por mais de 365 dias, uma especificidade que poucos países replicam. E aqui o regime das autorizações de residência para profissionais de países terceiros é bem mais interessante do que o existente noutros países, incluindo Espanha, permitindo modelar a imigração às necessidades de um país envelhecido e sem força de trabalho.

A Zona Franca da Madeira, autorizada pela Comissão Europeia no quadro do regime dos auxílios de estado enquanto região ultraperiférica prevista no tratado, permite uma taxa de IRC de 5% para as empresas elegíveis, condicionada à criação de postos de trabalho e à existência de substância económica - uma das poucas zonas francas dentro da União Europeia que combina baixa tributação com pleno acesso ao mercado interno europeu e à rede de CDT portuguesas.

O Registo Internacional de Navios da Madeira — o MAR — contava, em 31 de dezembro de 2025, com 1.337 embarcações registadas, das quais 1.178 navios de comércio, com uma tonelagem bruta agregada de cerca de 28,8 milhões de toneladas. O objetivo (declarado) do MAR de vir a integrar o Top 10 mundial dos registos de navios é legítimo e tecnicamente alcançável. Pressupõe, contudo, que o Governo nacional assuma o registo de navios como um instrumento de política económica externa, com recursos de promoção, com interlocutores junto dos principais mercados de armadores e com uma coordenação real e efetiva entre os ministérios responsáveis pelos transportes, pela economia e pelos negócios estrangeiros. Isso pressupõe igualmente que a promoção do MAR deixe de recair,

exclusivamente, sobre as entidades regionais e passe a ser enquadrada numa nova estratégia nacional para o setor marítimo.

No plano da infraestrutura física, o Porto de Sines tem profundidade natural no canal de acesso superior a vinte metros, permitindo a operação de navios de grande porte (*ultra large container vessels*). Está localizado a menos de 3.000 milhas náuticas da costa leste dos Estados Unidos e a cerca de 1.800 milhas náuticas de Las Palmas, em ponto de cruzamento de rotas entre a Europa, a África Ocidental e a América do Sul. Em 2023, movimentou cerca de 3,5 milhões de TEU (porta-contentores), com um crescimento consistente, superior a 10% ao ano na última década. Roterdão movimentou cerca de 14,8 milhões de TEU no mesmo ano, mas opera a mais de 5.900 km de Nova Iorque e enfrenta um congestionamento crescente no acesso marítimo e terrestre. Ao contrário dos grandes portos do norte da Europa, Sines não enfrenta restrições, nem urbanas, nem de expansão, e dispõe de áreas industriais adjacentes com ligação direta ao terminal de contentores.

Sines é também um dos principais pontos europeus de aterragem dos cabos submarinos de fibra ótica. O *EllaLink*, operacional desde 2021, liga a Europa à América do Sul com latências significativamente inferiores às rotas anteriores, o *2Africa* circunda o continente africano e o *Medusa* serve o Mediterrâneo e o norte de África. Mais de 95% do tráfego global de dados circula por cabos submarinos e a proximidade a estes pontos de aterragem reduz a latência e os custos de interligação, razão pela qual, provavelmente, a Microsoft, a Google e outros operadores anunciaram centros de dados em Portugal.

O aeroporto de Lisboa ultrapassou os 31 milhões de passageiros em 2019, operando já muito acima da capacidade projetada. O de Beja, com uma pista, de 3.450 metros, é suficiente para aeronaves de transporte comercial, mas opera ainda abaixo de 5% da sua capacidade, tendo potencial para carga aérea integrada com Sines, a cerca de 80 km de distância.

Mas a lacuna mais relevante nas infraestruturas continua a ser a da ferroviária, uma vez que Portugal transporta apenas cerca de 10% das mercadorias por via ferroviária, muito abaixo da média europeia (de 17% a 18% - Eurostat, 2023) e significativamente abaixo da Suíça (37%) ou da Áustria (30%). Sem ligação ferroviária de bitola europeia, entre Sines e a fronteira espanhola, todo o potencial logístico da próxima década ficará incompleto.

A generalização do trabalho remoto alterou, entretanto, os critérios de localização do talento. Mais de 70% dos portugueses, entre os 25 e os 34 anos, têm competências funcionais em inglês, uma das taxas mais elevadas do sul da Europa. O custo de vida em Lisboa é 30% inferior ao de Londres e 20% inferior ao de Amesterdão, para um padrão de serviços urbanos comparável. Portugal ocupa também consistentemente posições entre

os cinco e os dez países mais seguros do mundo no *Global Peace Index*. E este indicador entra diretamente na avaliação de risco das empresas multinacionais para instalação de operações e alocação de pessoal estrangeiro.

A Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP), por seu turno, agrupa nove países com uma população total superior a 260 milhões de pessoas e o português é a quinta língua mais falada no mundo e projeta crescimento significativo em África nas próximas décadas. Angola e Moçambique dispõem de reservas significativas de petróleo, gás natural e minerais críticos (lítio, cobalto, grafite) que a transição energética europeia tornará cada vez mais relevantes e Portugal é o único membro da CPLP integrado na União Europeia e na NATO, funcionando, assim, como interface institucional natural entre esse espaço e os blocos ocidentais.

E a geopolítica da última década alterou em definitivo o contexto em que Portugal se insere. A invasão russa da Ucrânia em fevereiro de 2022 produziu três efeitos estruturais com impacto direto na estratégia portuguesa.

Primeiro, acelerou a revisão das cadeias de abastecimento energético europeias. A dependência do gás russo, que representava cerca de 40% do consumo europeu antes da guerra, tornou urgente a diversificação de rotas e de fornecedores. Portugal, com o terminal de Gás Natural Liquefeito (GNL) em Sines operacional e com capacidade de receção de navios de grande porte, passou a ser identificado como um dos pontos de entrada alternativos para GNL norte-americano e do Qatar com destino à Europa Central. Em 2022 e 2023, os volumes de GNL recebidos em Sines aumentaram significativamente e a infraestrutura de interligação gasífera com Espanha e França ganhou uma prioridade política que não tinha antes da guerra.

Segundo, o conflito reforçou o papel da NATO e a relevância dos membros com presença atlântica na vigilância marítima do Atlântico Norte.

Terceiro, a guerra empurrou capitais, empresas e pessoas dos países próximos do conflito para as jurisdições europeias estáveis e mais afastadas. O conflito no Médio Oriente, em particular a guerra em Gaza iniciada em outubro de 2023 e a instabilidade no Mar Vermelho que se seguiu, produziu um efeito logístico com consequências diretas para Portugal. Os ataques Houthi a navios comerciais no estreito de Bab-el-Mandeb forçaram dezenas de armadores a abandonar a rota do Canal de Suez e a optar pela circum-navegação de África pelo Cabo da Boa Esperança. Este desvio aumentou a distância média de viagem entre a Ásia e a Europa em cerca de 3.500 milhas náuticas e 10 a 14 dias de navegação e tem um efeito colateral relevante. Mas os navios que contornam a África

passam mais próximo de Sines do que os que utilizam o Canal de Suez com destino a Roterdão ou Hamburgo.

## CONCLUSÃO

A fragmentação geopolítica actual tende a valorizar as posições geográficas, as jurisdições estáveis, as infraestruturas próprias, e um alinhamento institucional claro. Num mundo em que as cadeias de abastecimento são encurtadas ou regionalizadas, a posição de Portugal, dentro da União Europeia e da NATO, com acesso direto ao Atlântico e ao espaço lusófono, adquire uma relevância que não tinha num mundo de globalização irrestrita.

Olhando para a próxima década, a estratégia portuguesa deve passar pela convergência entre a sua posição geográfica, o investimento em infraestruturas e um novo enquadramento institucional para produzir resultados reais e efetivos. Portugal tem uma das maiores zonas económicas exclusivas do mundo (cerca de 1,7 milhões de km<sup>2</sup>, a terceira maior da União Europeia), um potencial significativo para energia eólica offshore, hidrogénio verde e minerais do fundo marinho. A União Europeia comprometeu-se a atingir neutralidade carbónica em 2050 e a reduzir a dependência de combustíveis fósseis importados e Portugal pode ser fornecedor de energia renovável e de hidrogénio verde para exportação via Sines, com um corredor verde entre Portugal, Espanha e França (gasoduto *H2Med*) e que ligará Barcelona a Marselha com ramal português

A posição de Sines, combinada com a instalação de centros de dados de grandes operadores tecnológicos, cria também uma cadeia de valor em torno de infraestruturas digitais que pode ser aprofundada com formação especializada e atração de pessoas e empresas de serviços associados. A conclusão do corredor ferroviário de bitola europeia entre Sines e a fronteira espanhola, prevista no quadro do Corredor Atlântico da Rede Transeuropeia de Transportes, com financiamento europeu já alocado, é a peça que falta para que possa competir com os grandes portos do norte da Europa enquanto ponto de entrada de mercadorias com destino ao mercado interno europeu. E à medida que a África subsariana se torna uma das regiões de maior crescimento económico nas próximas décadas, com uma população que poderá ultrapassar os 2 mil milhões em 2050, a presença institucional, linguística e empresarial de Portugal no espaço lusófono é um ativo que nenhum outro país europeu tem.

Mas a fragilidade estrutural mais relevante está na dimensão das nossas empresas, que pode ser potenciada por via fiscal. Mais de 99% são PME e cerca de 60% têm menos de 10 trabalhadores. A evidência aponta para ganhos de produtividade de 30% a 50% em empresas com mais de 250 trabalhadores face a microempresas no mesmo setor. Esta fragmentação limita a capacidade exportadora, o investimento em I&D e o poder negocial

em cadeias de valor internacionais. E esta é a principal distância do potencial decorrente da análise de localização, infraestruturas e enquadramento institucional. Singapura, com 5,5 milhões de habitantes e sem recursos naturais, construiu uma economia com PIB per capita superior a 65.000 dólares com base em posição geográfica, enquadramento institucional e infraestruturas. Os Países Baixos geraram um modelo onde a logística representa diretamente cerca de 13% do PIB. A Suíça - sem acesso marítimo - tornou-se um hub financeiro e de propriedade intelectual por via da sua estabilidade jurídica e do seu posicionamento geográfico.

Portugal reúne hoje condições comparáveis em várias dessas dimensões e o contexto geopolítico da atualidade reforça tais condições. O que falta não é Geografia, História e Momento, mas decisões estratégicas e uma comunicação internacional consistente que converta todos esses ativos num desígnio nacional e em crescimento sustentado.

\*\*\*

Rogério Fernandes Ferreira

---

Avenida da Liberdade 136 4º (receção)  
1250-146 Lisboa • Portugal  
T: +351 215 915 220

contact@rfflawyers.com  
www.rfflawyers.com



---

Este conteúdo destina-se a ser distribuído a clientes e colegas e a informação aqui contida é fornecida como uma visão geral e abstrata. Não deve ser utilizada como base para decisões, devendo ser solicitado aconselhamento jurídico profissional em casos específicos. O conteúdo deste documento não pode ser reproduzido, no todo ou em parte, sem a autorização expressa dos autores. Para mais informações sobre este assunto, contacte-nos.

\*\*

Prémios e reconhecimentos 2026: Legal 500 | Chambers & Partners | International Tax Review | Best Lawyers | Lexology Index | Leaders League e outros.