



APDL

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS
DOURO • LEIXÕES • VIANA

**MEMÓRIA JUSTIFICATIVA DA PROPOSTA DE ATUALIZAÇÃO DO
REGULAMENTO DE TARIFAS DA VIA NAVEGÁVEL DO DOURO 2027**

AGOSTO / 2026

1. Enquadramento

A Política Tarifária da Via Navegável do Douro (VND), bem como o Regulamento de Tarifas que lhe está subjacente, foram aprovados pela Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) em 4 de maio de 2018, tendo entrado em vigor em 1 de agosto de 2018, com exceção da Tarifa de Utilização da Via que apenas começou a ser aplicada a partir de 1 de janeiro de 2019.

Esta política tarifária tem como principais objetivos:

- Garantir o equilíbrio económico da operação da VND, sem o recurso a subsídios à exploração, através da recuperação dos custos incorridos com as infraestruturas disponibilizadas e serviços prestados aos utilizadores, assegurando a sustentabilidade da atividade no tempo em patamares de qualidade e segurança de acordo com os *standards* exigidos a nível europeu para as vias navegáveis interiores classificadas na rede core das RTE-T;
- Aplicar o princípio do utilizador-pagador, fazendo corresponder a cada tarifa fixada um benefício claramente percebido pelos utilizadores;
- Garantir equidade na distribuição dos encargos da operação por todos os utilizadores da VND;
- Servir como instrumento de promoção ou inibição de determinados comportamentos por parte dos utilizadores, tendo em vista assegurar uma maior eficácia e eficiência da exploração da VND.

A sua implementação está a ocorrer de forma progressiva, tendo sido inicialmente previsto suceder ao longo de um período de quatro anos, no final dos quais se pretendia que a VND apresentasse um resultado operacional positivo, garantindo desse modo que os encargos com o funcionamento e manutenção corrente da infraestrutura fossem suportados pelos utilizadores da via.

Essa implementação gradual obriga a uma avaliação anual dos impactos da implementação da política de modo a garantir que a mesma se mantém ajustada aos objetivos pretendidos para cada fase da mesma.

Nesse sentido, tendo-se constatado uma evolução da atividade e da receita mais favorável que o inicialmente previsto para o primeiro ano de aplicação da política e procurando ir de encontro às preocupações dos operadores da VND, foi promovida, em 2019, uma primeira alteração tarifária que permitiu:

- a atualização em baixa da tarifa de acostagem, com a redução de 60% do valor em vigor;
- a atualização, igualmente em baixa, da Tarifa de Utilização da Via (TUV), com a redução de 25% do valor constante no tarifário em vigor.

Estas alterações, que têm sido mantidas, são reavaliadas anualmente aquando da revisão do tarifário em vigor.

Em 2020, face ao impacto da pandemia de SARS-COV-2 na operação da VND, que levou mesmo os operadores a suspenderem a atividade, a APDL:

- não efetuou qualquer atualização das Tarifas de Circulação da VND para 2021;
- efetuou uma redução de 30% nas Tarifas de Receção e Gestão de Águas Sanitárias do Regulamento de Tarifas de Receção e Gestão de Resíduos, com aplicação a partir de 1 de setembro de 2020;
- concebeu ainda um Plano de Contingência Económico-Financeiro no quadro da pandemia bem como medidas complementares de Apoio à Retoma Progressiva da Atividade Marítimo-Turística (face aos pedidos recebidos pelos vários operadores da VND), entre as quais:
 - Diferimento do prazo de pagamento de faturas;
 - Negociação de planos de pagamento;
 - Isenção, nas situações aplicáveis, das contrapartidas financeiras dos Títulos de Utilização de Recursos Hídricos (TURH).

Em 2021, verificou-se uma nova vaga de infeções associadas ao aparecimento de novas variantes do vírus SARS-CoV-2, a qual levou à imposição de novas limitações às atividades económicas e à circulação de pessoas, prejudicando a retoma da atividade turística, pelo que a APDL voltou a não efetuar qualquer atualização das Tarifas de Circulação da VND para 2022.

O ano 2022 foi marcado por uma crescente normalização da atividade marítimo-turística na VND, beneficiando do levantamento da maioria das medidas restritivas associadas à situação pandémica, registando-se um forte crescimento da atividade. Contudo, a guerra na Ucrânia originou uma forte pressão inflacionista, com o aumento generalizado do preço dos bens e serviços, com particular destaque para o preço dos bens energéticos.

Em 2023, o movimento na VND ultrapassou os 1,2 milhões de passageiros, sendo que no segmento dos Navio-Hotel foram mesmo ultrapassados os valores registados em 2019, antes do surgimento da crise pandémica.

Ainda assim, a APDL apenas procedeu a uma atualização das tarifas de circulação na VND em +5,9%, de acordo com a taxa de inflação prevista, para fazer face ao forte incremento dos custos com a atividade daquela unidade de negócios.

Em 2024, não obstante a atividade da VND continuar a apresentar um desempenho positivo, a atualização das tarifas de circulação foi de apenas +5,2%, em linha com a taxa de inflação, para fazer face ao aumento dos custos de funcionamento e manutenção da infraestrutura.

Em 2025, encontrando-se a situação pandémica finalmente ultrapassada, procedeu-se à implementação do segundo ano da Política Tarifária aprovada pela AMT, o qual previa a atualização das tarifas de circulação de 25% para 50% das tarifas aprovadas.

Recorda-se que aquela política tarifária prevê uma implementação faseada das medidas aprovadas à razão de 25% por ano.

Em 2026, prosseguiu-se com a implementação do terceiro ano da Política Tarifária aprovada pela AMT, atualizando-se as tarifas de circulação de 50% para 75% das tarifas aprovadas.

De acordo com a informação disponível até ao momento, a implementação do terceiro ano da Política Tarifária aprovada pela AMT não será ainda suficiente para assegurar o equilíbrio económico da operação da VND, objetivo primordial da mesma.

Assim, para 2027, propõe-se a atualização das tarifas de circulação para o nível previsto no quarto e último ano da Política Tarifária da VND, passando de 75% para 100% das tarifas aprovadas.

2. Evolução e caracterização e da atividade da VND

a) Evolução da atividade no período 2023-2025

No quadro seguinte apresentam-se os principais dados relativos à atividade da Via Navegável do Douro nos anos 2023, 2024 e 2025:

	2023	2024	2025
Nº Passageiros	1 245 314	1 377 858	1 388 646
- Passageiros em Navio Hotel	106 838	120 150	125 086
- Passageiros MT - Cruzeiros 1 dia	169 775	149 467	142 730
- Passageiros MT - Mesma Albufeira	958 438	1 099 063	1 112 338
- Passageiros Embarcações Recreio	10 263	9 178	8 492
Nº Acostagens	9 134	9 415	10 466
- Tempo médio acostagem (horas)	13,68	13,65	13,48
- Comprimento médio embarcações (metros)	61,07	65,36	67,88
Nº Eclusagens	15 659	15 550	16 974
- nº médio de passageiros	67,69	68,17	67,49
- nº médio de tripulantes	20,44	20,91	21,97

Em 2025, a atividade marítimo-turística na VND registou um ligeiro crescimento em comparação com o ano anterior:

- O número de passageiros transportados cresceu 1% face a 2024, beneficiando do comportamento positivo dos segmentos dos navio-hotel (+4%) e dos cruzeiros na mesma albufeira (+1%). Inversamente, os segmentos dos cruzeiros de 1 dia e das embarcações de recreio viram o número de passageiros recuar 5% e 7%, respetivamente.
- O número de acostagens realizadas em 2025 registou um crescimento de 11% em comparação com o ano anterior. O tempo médio de cada acostagem diminuiu 1% e o comprimento médio das embarcações acostadas aumentou 4% face a 2024.
- O número de eclusagens realizadas cresceu 9% em comparação com 2024. O número médio de passageiros e tripulantes transportados registou uma variação de -1% e +5% respetivamente.

Para 2026, de acordo com a informação do movimento acumulado de passageiros registado até julho, deverá manter-se o cenário de estagnação ou crescimento residual registado no ano de 2025.

b) Projeção da atividade da VND para 2027

Respeitando as orientações da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) no âmbito da implementação da política tarifária para a Via Navegável do Douro, a APDL, solicitou aos utilizadores da VND as suas estimativas de atividade para 2026 e previsões para 2027.

Dos 150 (cento e cinquenta) utilizadores consultados, apenas 7 (sete) responderam ao pedido.

Apesar do reduzido número de respostas recebidas, as mesmas denotam uma expectativa de crescimento moderado da atividade marítimo-turística na VND durante o ano 2027.

Assim, tendo em consideração a referida expectativa, bem como a expectável entrada em operação de novos navios, a APDL prevê que, em 2027, a atividade marítimo-turística na VND a venha a registar um crescimento global de 4%, alcançando-se um movimento de 1,45 milhões de passageiros

Este incremento no movimento da VND deverá ter um reflexo diferenciado no volume de serviços prestados pela APDL aos operadores de acordo com o comportamento dos diferentes segmentos de tráfego.

c) Serviços prestados e infraestruturas disponibilizadas em contrapartida das tarifas cobradas

O Regulamento de Tarifas da VND prevê a cobrança das seguintes tarifas:

- **Tarifa de Eclusagem:**

Esta tarifa tem como contrapartida o serviço prestado aos utilizadores pelo sistema de eclusas de navegação ao longo da via navegável e corresponde às atividades de gestão, operação e manutenção corrente por forma a assegurar a sua disponibilidade, operacionalidade e qualidade do serviço prestado.

Ao longo da VND existem cinco eclusas:

- Crestuma
- Carrapatelo
- Régua
- Valeira
- Pocinho.

- **Tarifa de Utilização da Via (TUV):**

Esta tarifa tem como contrapartida o serviço prestado aos utilizadores pelos sistemas gerais relativos à utilização do canal de navegação do rio Douro e corresponde às atividades de planeamento e gestão do tráfego fluvial, de monitorização e informação das condições navegação, de verificação e manutenção do assinalamento fluvial, de comunicações de tráfego, e de hidrografias e dragagens por forma a assegurar a operacionalidade e segurança da via navegável e qualidade do serviço prestado.

A Via Navegável do Douro estende-se por 208 km, desde o Oceano Atlântico até à fronteira com Espanha em Barca D'Alva, encontrando-se o seu canal de navegação balizado com boias de sinalização.

Para assegurar a circulação na via navegável do rio Douro compete à APDL, entre outras, as atribuições seguintes:

- Desenvolver e conservar as infraestruturas e os equipamentos;
- Decidir sobre os atos relativos à navegação em toda a via navegável;
- Assegurar o sistema de sinalização e balizagem;
- Assegurar a rede das comunicações radiotelefónicas necessárias à exploração da via navegável;
- Definir e estabelecer com as entidades públicas que detêm funções de fiscalização formas de atuação articuladas tendo em vista o cumprimento das regras de utilização e manutenção da via navegável;
- Decidir sobre as condições de navegabilidade na via navegável;
- Promover a elaboração e atualização permanente de um roteiro da via navegável;
- Coordenar a divulgação da informação hidrológica necessária à navegação;
- Manter o canal navegável, as bacias de manobra, e os acessos às infraestruturas de acostagem, assegurando as dragagens que se demonstrem necessárias à manutenção e segurança do canal de navegação.

- **Tarifa de Acostagem:**

Esta tarifa tem como contrapartida o serviço prestado aos utilizadores pelos sistemas de infraestruturas e equipamentos de acostagem de embarcações existentes ao longo da via navegável e corresponde às atividades de gestão das acostagens e estacionamento das embarcações, de reabilitação, conservação e manutenção das infraestruturas e equipamentos de acostagem por forma a assegurar a operacionalidade e segurança dos mesmos e a qualidade do serviço prestado.

Compete à APDL no âmbito da gestão e exploração da VND, entre outras, desenvolver e conservar as infraestruturas e os equipamentos portuários destinados à acostagem das embarcações que utilizam a via navegável do rio Douro.

Ao longo da VND estão disponíveis os seguintes cais e terminais para a acostagem de embarcações:

Estuário	Albufeira de Crestuma	Albufeira do Carrapateiro	Albufeira da Régua	Albufeira da Valeira	Albufeira do Pocinho
• Freixo • Quebrantões • Marginal • Oliveira do Douro • Ribeira-Estiva • Douro Marina • Gaia • Arnelas • Azenha de Campos • Avintes • Crestuma • Gramido • Afurada • Ouro • Arrábida (Secil)	• Entre-os-Rios • Melres • Pedorido / Foz do Arda • Rio Mau • Pé de Moura • Areja • Lixa/Covelo • Castelo • Ilha dos Amores • Bitetos • Midões • Escamarão • Porto Carvoeiro • Torrão • Angra do Douro/ Lixa • Lomba • Santiago • Sebolido • Medas • Campidouro • Sardoura	• Caldas de Aregos • Porto Rei • Sta. Cruz do Douro • Mogueira • Porto Antigo • Rede • Régua • Ermida • Moledo • Cais comercial Cambres e Lamego • Pala	• Foz do Tedo • Ferrão • Covelinhas • Folgosa • Pinhão • Sabrosa/Pinhão • Tua • Foz do Távora • Foz do Tua • Bagaúste	• Senhora da Ribeira • Foz do Sabor • Ferradosa / Santo Xisto • Freixo de Numão • Ribeira de Murça	• Barca de Alva • Pocinho

d) Meios humanos alocados à prestação dos serviços e disponibilização das infraestruturas

Atualmente, encontram-se diretamente alocados à atividade da VND, 15 colaboradores, distribuídos pelas seguintes unidades orgânicas:

Unidade orgânica	Nº colaboradores
Divisão de Planeamento e Controlo da Navegação	8
Divisão de Manutenção de Infraestruturas	3
Divisão Dominial	4
Total	15

Adicionalmente, existe um conjunto de serviços partilhados, assegurados por meios humanos dos serviços centrais da APDL, sendo o seu custo posteriormente imputado às diferentes unidades de negócio e em particular à VND.

e) Investimentos realizados e previstos

Desde que, em 2015, assumiu a jurisdição da VND, a APDL já investiu mais de 30 milhões de euros naquela infraestrutura, conforme se apresenta no quadro seguinte:

Ano	Investimento
2015	965 401 €
2016	4 301 505 €
2017	3 732 895 €
2018	4 417 912 €
2019	6 301 432 €
2020	1 572 719 €
2021	2 462 552 €
2022	1 854 916 €
2023	1 533 865 €
2024	1 302 936 €
2025	1 892 821 €
Total	30 338 954 €

Daquele montante global destacam-se os investimentos realizados em:

- Melhoria do canal de navegação: 1,1 milhões euros;
- Construção e reabilitação de cais e infraestruturas: 10,2 milhões de euros;
- Sistemas de informação, comunicação e controlo do tráfego: 4,5 milhões de euros;
- Cartografia oficial do Rio Douro: 2,1 milhões de euros;
- Sinalização, balizagem e ajudas à navegação: 7 milhões de euros;
- Rebocador multifunções: 3 milhões de euros;
- Redes de água, energia e recolha de resíduos: 1 milhão de euros.

Estes investimentos vieram elevar as condições de operacionalidade e de segurança da VND, contribuindo para colocar a VND ao nível dos melhores standards internacionais da navegação fluvial.

Para o triénio 2027-2029, APDL prevê realizar novos investimentos na VND, com particular enfoque nas seguintes áreas:

- Implementação de Redes de Água e Energia (OPS);
- Novo assinalamento do canal de navegação;
- Cais de espera das eclusas;
- Correções do canal de navegação;
- Grandes reparações de Cais e Fluvinas;
- Implementação do Plano de Resíduos.

f) Pressupostos de custos e receitas

A conta de exploração da VND, apresentada no ponto 3 deste relatório tem por base os seguintes pressupostos:

- Os custos e receitas apresentados para o ano 2025 correspondem a valores reais;
- Os custos e receitas apresentados para o ano 2026 correspondem a valores estimados no exercício em curso no âmbito da elaboração do Plano de Atividades e Orçamento 2027-2029 da APDL, os quais tiveram por base os valores reais registados até maio de 2026 e os valores inscritos no orçamento 2026 para os restantes meses, tendo-se efetuado uma revisão do respetivo valor estimado para as rubricas em que, à data de elaboração da presente proposta, se constatou a existência de um desvio relevante face aos valores reais registados;

- Os custos e receitas apresentados para o ano 2027 correspondem a valores previsionais com base no Plano de Atividades e Orçamento 2027-2029 da APDL, ainda em elaboração.

A conta de exploração por tarifa apresentada no Anexo I pressupõe uma repartição de custos que obedece aos seguintes princípios:

- Os consumos foram repartidos pelas diferentes tarifas de acordo com o histórico de gastos das atividades inerentes a cada serviço;
- Os gastos que decorrem exclusivamente da disponibilização de um determinado serviço foram imputados na sua totalidade à tarifa correspondente;
- Os gastos comuns foram repartidos pelas diferentes tarifas tendo em conta a análise do histórico de gastos de operação e manutenção imputável a cada um dos serviços prestados;
- Os gastos com os 15 colaboradores da APDL diretamente afetos à gestão da VND foram imputados às diferentes tarifas atendendo ao histórico de tempos despendidos pelas unidades orgânicas com as tarefas inerentes à disponibilização de cada um dos serviços prestados;
- Os Gastos Gerais de Gestão correspondem a um conjunto de serviços partilhados que são prestados pelos serviços centrais da APDL às diferentes unidades de negócio. No caso da VND a sua imputação às diferentes tarifas obedeceu igualmente a uma análise do histórico de tempos despendidos pelos serviços centrais com atividades relacionadas com cada um dos serviços prestados;
- Os Gastos de Apoio correspondem a serviços comuns (comunicações, redes, licenças de software, TIC's, etc.) que são assegurados centralmente e cujos gastos são imputados às diferentes unidades de negócio de acordo com a sua utilização efetiva.

Assim, de acordo com os princípios atrás enunciados, foram imputados às diferentes tarifas os seguintes gastos de exploração:

- **Tarifa de Eclusagem:**
 - CMVMC: 25% dos consumos da VND, de acordo com a afetação real dos gastos com atividades subjacentes a esta tarifa;
 - FSE
 - 100% dos gastos decorrentes do contrato com a EDP para a operação e manutenção das eclusas, uma vez que os mesmos resultam em exclusivo da prestação do serviço de eclusagem;

- 20% dos gastos com o sistema de informação e comunicação, de acordo com a estimativa de gastos atribuíveis às atividades subjacentes à Tarifa de Eclusagem;
- 30% de outros gastos gerais de conservação e manutenção, de acordo com a estimativa de gastos atribuíveis aos equipamentos subjacentes à Tarifa de Eclusagem;
- 25% dos Outros gastos de operação;
- Gastos orgânicos, de acordo com a estimativa de utilização de bens e serviços (viaturas, edifícios, consultorias, economato, etc.) pelas atividades subjacentes à Tarifa de Eclusagem;
- Gastos com o Pessoal, imputados de acordo com a estimativa da percentagem de tempo alocada por cada unidade orgânica às atividades subjacentes à Tarifa de Eclusagem:
 - 30% dos gastos da Divisão de Controlo da Navegação e Promoção;
 - 20% dos gastos da Divisão de Gestão das Infraestruturas e Monitorização;
- Outros Gastos de Exploração
 - 20% dos Gastos de Apoio imputáveis à VND, de acordo com a estimativa de gastos comuns (comunicações, redes, licenças de software, TIC's, etc.) atribuíveis às atividades subjacentes à Tarifa de Eclusagem;
 - 15% dos Gastos de Gestão imputáveis à VND, de acordo com a estimativa da percentagem de tempo alocado pelos serviços centrais da APDL a atividades relacionadas com a Tarifa de Eclusagem;
 - 20% dos Outros Gastos, de acordo com a estimativa de gastos atribuíveis às atividades subjacentes à Tarifa de Eclusagem.
- **Tarifa de Utilização da Via:**
 - CMVMC: 35% dos consumos da VND, de acordo com a afetação real dos gastos com atividades subjacentes a esta tarifa;
 - FSE
 - 40% dos gastos com sistemas de informação e comunicação, de acordo com a estimativa de gastos atribuíveis às atividades subjacentes à TUV;
 - 100% dos gastos de manutenção do canal de navegação;

- 30% de outros gastos gerais de manutenção, de acordo com a estimativa de gastos atribuíveis aos equipamentos subjacentes à TUV;
 - 25% dos Outros gastos de operação;
 - Gastos orgânicos, de acordo com a estimativa de utilização de bens e serviços (viaturas, edifícios, consultorias, economato, etc.) pelas atividades subjacentes à TUV;
- Gastos com o Pessoal, imputados de acordo com a estimativa da percentagem de tempo alocada por cada unidade orgânica às atividades subjacentes à TUV:
 - 30% dos gastos da Divisão de Controlo da Navegação e Promoção;
 - 30% dos gastos da Divisão de Gestão das Infraestruturas e Monitorização;
- Outros Gastos de Exploração
 - 30% dos Gastos de Apoio imputáveis à VND, de acordo com a estimativa de gastos comuns (comunicações, redes, licenças de software, TIC's, etc.) atribuíveis às atividades subjacentes à TUV;
 - 40% dos Gastos de Gestão imputáveis à VND, de acordo com a estimativa da percentagem de tempo alocado pelos serviços centrais da APDL a atividades relacionadas com a TUV;
 - 20% dos Outros Gastos, de acordo com a estimativa de gastos atribuíveis às atividades subjacentes à TUV.
- **Tarifa de Acostagem:**
 - CMVMC: 35% dos consumos da VND, de acordo com a afetação real dos gastos com atividades subjacentes a esta tarifa;
 - FSE
 - 40% dos gastos com o sistema de informação e comunicação, de acordo com a estimativa de gastos atribuíveis às atividades subjacentes à Tarifa de Acostagem;
 - 100% dos gastos de manutenção dos Cais e Fluvinas, uma vez que os mesmos resultam em exclusivo da disponibilização daquelas infraestruturas de acostagem;
 - 30% de outros gastos gerais de manutenção, de acordo com a estimativa de gastos atribuíveis aos equipamentos subjacentes à Tarifa de Acostagem;

- 100% do Gastos com a Limpeza dos Cais;
- 25% dos Outros gastos de operação;
- Gastos orgânicos, de acordo com a estimativa de utilização de bens e serviços (viaturas, edifícios, consultorias, economato, etc.) pelas atividades subjacentes à Tarifa de Acostagem;
- Gastos com o Pessoal, imputados de acordo com a estimativa da percentagem de tempo alocada por cada unidade orgânica às atividades subjacentes à Tarifa de Acostagem:
 - 30% dos gastos da Divisão de Controlo da Navegação e Promoção;
 - 35% dos gastos da Divisão de Gestão das Infraestruturas e Monitorização;
- Outros Gastos de Exploração
 - 30% dos Gastos de Apoio imputáveis à VND, de acordo com a estimativa de gastos comuns (comunicações, redes, licenças de software, TIC's, etc.) atribuíveis às atividades subjacentes à Tarifa de Acostagem;
 - 40% dos Gastos de Gestão atribuíveis à VND, de acordo com a estimativa da percentagem de tempo alocado pelos serviços centrais da APDL a atividades relacionadas com a Tarifa de Acostagem;
 - 20% dos Outros Gastos, de acordo com a estimativa de gastos atribuíveis às atividades subjacentes à Tarifa de Acostagem.

3. Impacto da proposta tarifária na rentabilidade da VND

No ano de 2025, a receita de exploração da VND atingiu os 4,5 milhões de euros, apresentando um crescimento de 36% face ao ano anterior, acompanhando o crescimento da atividade e a atualização tarifária registados no período.

Os gastos de exploração registaram um aumento de apenas 8% face a 2024, para 4,7 milhões de euros, o que possibilitou uma redução do défice de exploração de 82%, para 185 mil euros.

valores em Euros

	2025	2026	2027	Variação %	
	Real	Estimativa	Previsão	2025/ 2026	2026/ 2027
Vendas e serviços prestados	4 543 831	5 315 695	6 642 548	17%	25%
Tarifa de Eclusagem	1 064 077	1 145 397	1 304 937	8%	14%
Tarifa de Acostagem	881 466	1 138 738	1 552 433	29%	36%
Tarifa Utilização da Via	646 307	1 031 634	1 508 812	60%	46%
Tarifa Recolha Resíduos	1 013 810	1 156 086	1 291 832	14%	12%
Tarifas de Usos Dominiais	624 695	632 311	765 808	1%	21%
Outros	313 476	211 529	218 726	-33%	3%
Subsídios à exploração	0	0	0	-	-
Outros ganhos	0	0	0	-	-
RENDIMENTOS EXPLORAÇÃO	4 543 831	5 315 695	6 642 548	17%	25%
CMVMC	-273 124	-281 434	-363 548	3%	29%
FSE	-3 004 267	-3 602 228	-4 208 382	20%	17%
Gastos com pessoal	-732 121	-787 858	-831 286	8%	6%
Outros gastos	-718 856	-730 792	-730 055	2%	0%
GASTOS EXPLORAÇÃO	-4 728 367	-5 402 312	-6 133 271	14%	14%
EBITDA	-184 536	-86 617	509 278	-53%	-688%
Gastos de depreciação e amortização	-2 491 786	-2 436 233	-2 259 145	-2%	-7%
EBIT	-2 676 322	-2 522 851	-1 749 867	-6%	-31%
Resultados Financeiros	0	0	0	-	-
RESULTADOS ANTES IMPOSTOS	-2 676 322	-2 522 851	-1 749 867	-6%	-31%

Para 2026, espera-se que a evolução favorável da atividade marítimo-turística na VND, em conjunto com a atualização tarifária proposta, origine um incremento dos rendimentos de exploração em 17% face ao ano anterior, graças ao contributo da receita com as tarifas de utilização da via (+60%), de acostagem (+29%), de eclusagem (+8%) e de recolha de resíduos (+14%).

Quanto aos gastos de exploração a estimativa aponta para que, em 2026, venham a registar um acréscimo de 14% face ao ano transato, em grande medida devido ao

aumento dos gastos com Fornecimentos e Serviços Externos (FSE) em cerca de 600 mil euros (+20%).

Conforme se pode observar no quadro seguinte, o incremento dos gastos com FSE em 2026, fica a dever-se, principalmente, ao aumento dos gastos com Dragagens, Conservação e Reparação e com Outros FSE.

Euros

	2025	2026	2027	Variação %	
	Real	Estimativa	Previsão	2025/ 2026	2026/ 2027
CMVMC	273 124	281 434	363 548	3%	29%
Água e Energia	258 776	266 650	344 450	3%	29%
Outros	14 347	14 784	19 098	3%	29%
Fornecimentos e Serviços Externos	3 004 267	3 602 228	4 208 382	20%	17%
Electricidade	68 592	68 905	44 179	0%	-36%
Operação e Manutenção Eclusas	797 222	778 040	771 302	-2%	-1%
Recolha Resíduos	817 717	808 406	912 029	-1%	13%
Dragagens de manutenção	0	300 000 a)	340 000 a)	-	13%
Conservação e Reparação	648 341	785 086	998 089	21%	27%
Outros FSE	672 394	861 791	1 142 783	28%	33%

a) Em 2026 está em curso a realização de Dragagens de manutenção no montante de 1,5 milhões de euros, prevendo-se que tais trabalhos se prolonguem para 2027 com um custo adicional de 200 mil euros. Uma vez que se o ciclo estimado de realização das referidas Dragagens é de cinco anos, procedeu-se à anualização do respetivo gasto em conformidade.

Deste modo, estima-se que o défice de exploração, em 2026, venha a registar uma redução de 53% face ao ano anterior, atingindo os 87 mil euros.

Para 2027, prevê-se que a receita de exploração venha a crescer 25% face a 2026, em resultado da implementação do quarto e último ano da Política Tarifária aprovada e das perspetivas positivas ao nível do movimento de embarcações e passageiros na VND.

Apesar de se perspetivar que os gastos de exploração venham a crescer 14%, no ano 2027 deverá ser finalmente atingido o desejado equilíbrio económico da operação da VND, prevendo-se que se venha a registar um superávite de 509 mil euros.

A confirmarem-se estas previsões, tal significará que a política tarifária aprovada para a AMT, atingiu o seu principal objetivo.

4. Impacto da proposta tarifária na rentabilidade por tarifa

No quadro seguinte apresenta-se a rentabilidade real das tarifas de circulação em 2025 em comparação com a rentabilidade estimada:

EBITDA	2025	2025
	Estimativa	Real
Tarifa de Eclusagem	-182 877 €	-138 837 €
Tarifa de Utilização da Via	-351 355 €	-67 561 €
Tarifa de Acostagem	-274 520 €	-298 387 €

A tarifa de Eclusagem registou um défice de 139 mil euros, 38% inferior ao valor estimado. Tal ficou-se a dever, principalmente, ao facto de a receita real ter ficado 163 mil euros acima da receita estimada. Já os gastos registados foram 32 mil euros superiores ao esperado.

No caso da TUV o défice de exploração foi 84% inferior ao valor estimado, em virtude de os gastos de exploração registados terem sido 467 mil euros inferiores ao esperado (-40%). As receitas ficaram igualmente aquém da expectativa (-15%).

Já a tarifa de Acostagem apresentou um do défice de exploração cerca de 298 mil euros, 12% abaixo do esperado. A receita obtida superou em 70 mil euros o valor estimado, enquanto que os gastos de exploração apenas ultrapassaram o estimado em 29 mil euros.

No Anexo I apresentam-se as contas de exploração por tarifa para os anos 2025, 2026 e 2027.

O quadro seguinte permite analisar a evolução do resultado de exploração (EBITDA) de cada tarifa ao longo triénio em análise:

EBITDA	2025	2026	2027
	Real	Estimativa	Previsão
Tarifa de Eclusagem	-138 837 €	-102 368 €	41 741 €
Tarifa de Utilização da Via	-67 561 €	-198 739 €	38 410 €
Tarifa de Acostagem	-298 387 €	-3 395 €	369 611 €

Em 2025, com a implementação do segundo ano da política tarifária, verificou-se uma redução do défice de exploração da tarifa de Eclusagem (-26%), da TUV (-80%) e da tarifa de Acostagem (-48%).

Em 2026, esperam-se melhorias nos défices de exploração das tarifas de Eclusagem e Acostagem, sendo que a tarifa de Utilização da Via deverá registar um agravamento do défice devido ao acréscimo dos gastos com Dragagem do canal de navegação no período.

Para 2027, com a implementação do último ano da política tarifária, prevê-se que todas as tarifas de circulação registem resultados operacionais positivos, contribuindo para atingir o equilíbrio global da exploração da VND.

Contudo, o nível de receita que se prevê alcançar não permitirá ainda a recuperação dos gastos com os investimentos que a APDL tem vindo a realizar desde que, em 2015, assumiu a jurisdição da VND, bem como os que se prevê ser necessário continuar a realizar no futuro de modo a assegurar a melhoria contínua das condições de operacionalidade e de segurança daquela via navegável.

5. Conclusão e proposta de atualização tarifária

Nos anos de 2025 e 2026 foi possível retomar a implementação da Política Tarifária da VND, aprovada em 2018, com a atualização das tarifas de circulação para os níveis previstos no segundo e terceiro ano respetivamente.

Recorda-se que aquela política tarifária prevê uma implementação faseada das medidas aprovadas ao longo de quatros anos, à razão de 25% por ano.

Uma vez que aquelas medidas tarifárias se revelaram ainda insuficientes para garantir o equilíbrio económico da operação da VND, torna-se necessário prosseguir com a implementação das medidas previstas para o último ano da política tarifária aprovada.

Assim, para o ano 2027 propõe-se a atualização das tarifas de circulação para o nível previsto no quarto ano da Política Tarifária da VND, passando de 75% para 100% das tarifas aprovadas.

Relembra-se que o tarifário em vigor em 2026 engloba já reduções de 60% na Tarifa de Acostagem e de 25% na Tarifa de Utilização da Via, as quais se manterão inalteradas em 2027.

Deste modo, prevê-se que as medidas propostas para 2027, permitam, por fim, alcançar o equilíbrio económico da exploração da VND.