APDL

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS
DOURO • LEIXÕES • VIANA

MEMÓRIA JUSTIFICATIVA DA PROPOSTA DE ATUALIZAÇÃO DO REGULAMENTO DE TARIFAS DA VIA NAVEGÁVEL DO DOURO 2026

AGOSTO / 2025

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.

De acordo com a informação disponível até ao momento, a implementação do segundo 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 2026, propõe-se a atualização das tarifas de circulação para o nível previsto no terceiro ano da Política Tarifária da VND, passando de 50% para 75% das tarifas aprovadas.

2. Evolução e caracterização e da atividade da VND

a) Evolução da atividade no período 2022-2024

No quadro seguinte apresentam-se os principais dados relativos à atividade da Via Navegável do Douro nos anos 2022, 2023 e 2024:

	2022	2023	2024
Nº Passageiros	1 126 738	1 245 314	1 377 858
- Passageiros em Navio Hotel	89 281	106 838	120 150
- Passageiros MT - Cruzeiros 1 dia	164 589	169 775	149 467
- Passageiros MT - Mesma Albufeira	863 544	958 438	1 099 063
- Passageiros Embarcações Recreio	9 324	10 263	9 178
Nº Acostagens	9 178	9 134	9 415
- Tempo médio acostagem (horas)	12,64	13,68	13,65
- Comprimento médio embarcações (metros)	58,75	61,07	65,36
Nº Eclusagens	15 492	15 659	15 550
- nº médio de passageiros	63,18	67,69	68,17
- nº médio de tripulantes	19,31	20,44	20,91

Em 2024, a atividade marítimo-turística na VND prosseguiu uma trajetória sustentada de crescimento semelhante à verificada no ano anterior:

- O número de passageiros transportados cresceu 11% face a 2023, beneficiando do comportamento positivo dos segmentos dos cruzeiros na mesma albufeira (+15%) e dos navio-hotel (+12%). Inversamente, os segmentos dos cruzeiros de 1 dia e das embarcações de recreio viram o número de passageiros recuar 12% e 11%, respetivamente.
- O número de acostagens realizadas em 2024 registou um crescimento de 3% em comparação com o ano anterior. O tempo médio de cada acostagem manteve-se praticamente inalterado e o comprimento médio das embarcações acostadas, cresceu 7% face a 2023.
- O número de eclusagens realizadas apresentou um pequeno decréscimo de 1% face a 2023. O número médio de passageiros e tripulantes transportados registou incrementos 1% e 2% respetivamente.

Para 2025, o crescimento do número de embarcações registadas na VND deixa antever um desempenho positivo da atividade marítimo-turística.

Com efeito, o movimento acumulado de passageiros registado até julho de 2025 denota um crescimento de cerca de 5% face a igual período do ano anterior, com os segmentos de navio-hotel e cruzeiros na mesma albufeira a serem os principais responsáveis por esse incremento ao apresentarem aumentos de 5% e de 6% respetivamente.

b) Projeção da atividade da VND para 2026

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 2025 e previsões para 2026.

Dos 119 (cento e dezanove) utilizadores consultados, apenas 6 (seis) responderam ao pedido.

Apesar do reduzido número de respostas recebidas, as mesmas denotam uma expetativa de manutenção ou ligeiro crescimento da atividade marítimo-turística na VND durante o ano 2026.

Assim, de acordo com a informação disponível até à data, nomeadamente os dados referentes à atividade marítimo-turística registada nos primeiros sete meses do presente ano, a APDL estima que, em 2025, a VND venha a atingir um movimento de cerca de 1 451 milhares de passageiros, representando um crescimento de 5,4% face a 2024.

Para 2026, a previsão da APDL é de que se venha a registar um crescimento global da atividade de 4,4%, alcançando-se um movimento de 1 517 milhares 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.

- **<u>Tarifa de Utilização da Via (TUV)</u>**:

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.

- **<u>Tarifa de Acostagem</u>**:

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 Carrapatelo	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 28 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 €
Total	**28 446 133 €**

Daquele montante global destacam-se os investimentos realizados em:

- Melhoria do canal de navegação: 1 milhão euros;

- Construção e reabilitação de cais e infraestruturas: 10,1 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: 4,2 milhões de euros;
- Rebocador multifunções: 3 milhões de euros;
- Redes de água, energia e recolha de resíduos: 988 mil 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 2026-2028, APDL prevê realizar investimentos na VND no valor total de 13,7 milhões de euros, destacando-se as seguintes rubricas:

- Assinalamento do canal de navegação;
- Correções do canal de navegação;
- Porto Comercial de Lamego;
- Cais de S. Xisto e Ferradosa;
- Cais de espera das eclusas;
- Implementação do Plano de Resíduos;
- Redes de Água e Energia.

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 2024 correspondem a valores reais;
- Os custos e receitas apresentados para o ano 2025 correspondem a valores estimados no exercício em curso no âmbito da elaboração do Plano de Atividades e Orçamento 2026-2028 da APDL, os quais tiveram por base os valores reais registados até maio de 2025 e os valores inscritos no orçamento 2025 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 2026 correspondem a valores previsionais com base no Plano de Atividades e Orçamento 2026-2028 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;

o 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;

o 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.

- **<u>Tarifa de Utilização da Via</u>:**

o CMVMC: 35% dos consumos da VND, de acordo com a afetação real dos gastos com atividades subjacentes a esta tarifa;

o 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.

- **<u>Tarifa de Acostagem</u>:**
  - 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 2024, a receita de exploração da VND atingiu os 3,4 milhões de euros, apresentando um crescimento de 24% face ao ano anterior, acompanhando o crescimento da atividade observado no mesmo período.

Os gastos de exploração registaram uma diminuição de 7% face a 2023, para 4,2 milhões de euros, possibilitando uma redução do défice de exploração de 53%, para 830 mil euros.

valores em Euros

	2024	2025	2026	Variação %	
	Real	Estimativa	Previsão	2024/ 2025	2025/ 2026
Vendas e serviços prestados	**3 352 239**	**4 097 806**	**5 064 940**	**22%**	**24%**
Tarifa de Eclusagem	884 312	900 761	994 500	2%	10%
Tarifa de Acostagem	438 174	811 499	1 147 907	85%	41%
Tarifa Utilização da Via	382 636	765 272	1 221 786	100%	60%
Tarifa Recolha Resíduos	846 353	868 358	888 358	3%	2%
Tarifas de Usos Dominiais	577 799	560 114	616 305	-3%	10%
Outros	222 964	191 804	196 083	-14%	2%
Subsídios à exploração	0	0	0	-	-
Outros ganhos	0	0	0	-	-
RENDIMENTOS EXPLORAÇÃO	**3 352 239**	**4 097 806**	**5 064 940**	**22%**	**24%**
CMVMC	-14 988	-31 457	-32 697	110%	4%
FSE	-2 974 269	-3 734 437	-3 995 312	26%	7%
Gastos com pessoal	-682 633	-717 256	-762 766	5%	6%
Outros gastos	-510 017	-518 151	-517 227	2%	0%
GASTOS EXPLORAÇÃO	**-4 181 906**	**-5 001 301**	**-5 308 002**	**20%**	**6%**
EBITDA	**-829 667**	**-903 495**	**-243 062**	**9%**	**-73%**
Gastos de depreciação e amortização	-2 825 495	-2 370 304	-2 367 854	-16%	0%
EBIT	**-3 655 162**	**-3 273 799**	**-2 610 916**	**-10%**	**-20%**
Resultados Financeiros	0	0	0	-	-
RESULTADOS ANTES IMPOSTOS	**-3 655 162**	**-3 273 799**	**-2 610 916**	**-10%**	**-20%**

Para 2025, espera-se que a evolução favorável da atividade marítimo-turística na VND, em conjunto com a atualização tarifária aprovada, origine um incremento dos rendimentos de exploração em 22% face ao ano anterior, graças ao contributo da receita com as tarifas de utilização da via (+100%), de acostagem (+85%), de eclusagem (+2%) e de recolha de resíduos (+3%).

Quanto aos gastos de exploração a estimativa apontam para que, em 2025, venham a registar um acréscimo de 20% face ao ano anterior, em grande medida devido ao

aumento dos gastos com Fornecimentos e Serviços Externos (FSE) em 760 mil euros (+26%).

Conforme se pode observar no quadro seguinte, o incremento dos gastos com FSE em 2025, fica a dever-se, principalmente, ao aumento dos gastos com Conservação e Reparação, com Eletricidade e com Outros FSE.

Euros

	2024	2025	2026	Variação %	
	Real	Estimativa	Previsão	2024/ 2025	2025/ 2026
Fornecimentos e Serviços Externos	**2 974 269**	**3 734 437**	**3 995 312**	26%	7%
Eletricidade	*192 213*	*249 787*	*245 000*	*30%*	*-2%*
Operação e Manutenção Eclusas	*696 480*	*710 710*	*764 825*	*2%*	*8%*
Recolha Resíduos	*801 996*	*793 333*	*808 406*	*-1%*	*2%*
Dragagens de manutenção	*0*	*0*	**a)** *200 000*	-	-
Conservação e Reparação	*636 163*	*838 399*	*733 590*	*32%*	*-13%*
Outros FSE	*647 417*	*1 142 208*	*1 243 491*	*76%*	*9%*

a) Apesar de, no Orçamento para 2026, estar a prevista realização de Dragagens de manutenção no valor de 1 milhão de euros, considera-se que as mesmas têm uma vida útil de 5 anos, pelo que, em 2026, apenas se considerou 1/5 do gasto orçamentado.

Deste modo, estima-se que o défice de exploração venha a ascender a 903 mil euros no período, denotando uma ligeira subida face ao 2024 (+9%).

Para 2026, prevê-se que a da receita de exploração venha a crescer 24% face a 2025 (estimativa), em resultado da implementação do terceiro ano da Política Tarifária aprovada e da manutenção de perspetivas positivas ao nível do movimento de embarcações e passageiros na VND.

Uma maior contenção ao nível dos gastos de exploração, os quais se prevê que venham a crescer apenas 4%, deverá permitir alcançar, em 2026, uma redução do défice de exploração de 73% face ao ano anterior, para um valor 243 mil euros.

A confirmarem-se estas previsões, tal significa que a VND estará mais próxima de alcançar o desejado equilíbrio económico da sua operação, não sendo, no entanto, de excluir a necessidade de se prosseguir com a implementação da política tarifária aprovada.

4. Impacto da proposta tarifária na rentabilidade por tarifa

No quadro seguinte apresenta-se a rentabilidade real das tarifas de circulação em 2024 em comparação com a rentabilidade estimada:

EBITDA	2024	2024
	Estimativa	Real
Tarifa de Eclusagem	56 656 €	-146 312 €
Tarifa de Utilização da Via	-458 719 €	-273 539 €
Tarifa de Acostagem	-206 600 €	-504 682 €

A tarifa de Eclusagem registou um défice de 146 mil euros, quando se esperava alcançar um superávite de 57 mil euros. Tal ficou-se a dever, principalmente, ao facto de a receita real ter ficado 171 mil euros aquém da receita estimada. Adicionalmente, os gastos registados foram 32 mil euros superiores ao esperado.

No caso da TUV o défice de exploração foi 40% inferior ao valor estimado, em virtude de os gastos de exploração registados terem sido 19% inferiores ao esperado e as receitas terem apresentado um desvio positivo de 8% face ao estimado.

Já a tarifa de Acostagem apresentou um do défice de exploração cerca de 505 mil euros, significativamente acima do esperado. A receita obtida ficou 273 mil euros abaixo da estimativa (-38%), enquanto que os gastos de exploração apenas registaram um desvio positivo de 3% face ao estimado (+26 mil euros).

No Anexo I apresentam-se as contas de exploração por tarifa para os anos 2024, 2025 e 2026.

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

EBITDA	2024	2025	2026
	Real	Estimativa	Previsão
Tarifa de Eclusagem	-146 312 €	-182 877 €	-174 103 €
Tarifa de Utilização da Via	-273 539 €	-351 355 €	-35 590 €
Tarifa de Acostagem	-504 682 €	-274 520 €	142 388 €

Em 2025, espera-se um agravamento dos défices de exploração da tarifa de Eclusagem em 25% e da tarifa de Utilização da Via em 28%, neste caso em virtude do significativo crescimento dos gastos de Conservação e Manutenção.

No que respeita à tarifa de Acostagem, estima-se uma redução do défice de exploração de 46% face a 2024, uma vez que se espera que o crescimento dos gastos venha a ser substancialmente inferior ao crescimento da receita.

Para 2026, prevê-se uma melhoria significativa dos resultados por tarifa, esperando-se que a tarifa de Acostagem venha a apresentar um superávite de 142 mil euros e a TUV veja o défice reduzir-se para apenas 36 mil euros.

No caso da tarifa de Eclusagem, prevê-se igualmente uma redução do défice de exploração de 5% para os 174 mil euros.

Tal melhoria ao nível dos resultados resulta não apenas do previsível crescimento da receita tarifária, mas também de um esforço de contenção dos gastos, sendo que no caso da tarifa de Acostagem se prevê mesmo uma redução dos gastos de operação em 7,4%.

5. Conclusão e proposta de atualização tarifária

Uma vez ultrapassada a situação pandémica, em 2025 foi finalmente possível prosseguir com a implementação da Política Tarifária da VND, aprovada em 2018, com a atualização das tarifas de circulação para o nível previsto no segundo ano

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

Contudo, de acordo com as estimativas para 2025, a referida atualização das tarifas revela-se ainda insuficiente para garantir o equilíbrio económico da operação da VND, pelo que se torna necessário prosseguir com a implementação das medidas tarifárias aprovadas pela AMT.

Assim, para o ano 2026 propõe-se a atualização das tarifas de circulação para o nível previsto no terceiro ano da Política Tarifária da VND, passando de 50% para 75% das tarifas aprovadas.

Relembra-se que o tarifário em vigor em 2025 engloba já reduções de 60% na Tarifa de Acostagem e de 25% na Tarifa de Utilização da Via, as quais se manterão inalteradas em 2026.

Deste modo, prevê-se que as medidas propostas para 2026, permitam uma redução do défice de exploração da VND em 73%, ficando mais próximo do objetivo de reequilíbrio económico da exploração da VND, sem prejuízo de ser necessário, no futuro, a adoção de medidas tarifárias adicionais previstas na política tarifária aprovada.