



APDL

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS
DOURO • LEIXÕES • VIANA

**PROPOSTA DE ATUALIZAÇÃO DO REGULAMENTO DE TARIFAS DA VIA
NAVEGÁVEL DO DOURO 2025**

CONSULTA PÚBLICA

JULHO / 2024

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.

Deste modo, constata-se que, pelos motivos acima elencados, a APDL, até ao presente momento, apenas procedeu à aplicação do nível tarifário previsto para o primeiro ano da política tarifária, correspondente a 25% das tarifas aprovadas.

Encontrando-se, atualmente, a situação pandémica ultrapassada e perspetivando-se para 2024 um crescimento da atividade marítimo-turística na VND para níveis próximos aos registados em 2019, considera-se estarem reunidas as condições para, em 2025, se

avançar, finalmente, com a implementação do segundo ano da Política Tarifária aprovada pela AMT.

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

Assim, para 2025, propõe-se a atualização das tarifas de circulação para o nível previsto no segundo ano da Política Tarifária da VND, passando de 25% para 50% 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 nos primeiros seis meses de 2024:

	2022	2023	2024 (até junho)
Nº Passageiros	1 126 738	1 245 314	547 614
- Passageiros em Navio Hotel	89 281	106 838	48 611
- Passageiros MT - Cruzeiros 1 dia	164 589	169 775	42 461
- Passageiros MT - Mesma Albufeira	863 544	958 438	454 191
- Passageiros Embarcações Recreio	9 324	10 263	2 351
Nº Acostagens	9 178	9 134	3 386
- Tempo médio acostagem (horas)	12,64	13,68	16,46
- Comprimento médio embarcações (metros)	58,75	61,07	66,10
Nº Eclusagens	15 492	15 659	5 279
- nº médio de passageiros	63,18	67,69	67,52
- nº médio de tripulantes	19,31	20,44	21,79

Durante o ano 2023, ultrapassadas as condicionantes decorrentes da Covid-19, a atividade marítimo-turística na VND prosseguiu uma trajetória sustentada de crescimento:

- O número de passageiros transportados cresceu 11% face a 2022, sendo esse crescimento mais expressivo no segmento dos navio-hotel com um incremento de 20%. Os cruzeiros na mesma albufeira registaram e os cruzeiros de 1 dia registaram aumentos face ao ano anterior de 11% e 3% respetivamente.
- O número de acostagens realizadas em 2023 manteve-se praticamente inalterado em comparação com o ano anterior. Contudo, o tempo médio de cada acostagem realizada aumentou 8%, tal como o comprimento médio das embarcações acostadas, que apresentou um incremento de 4%.
- O número de eclusagens realizadas registou um crescimento residual de 1% face a 2022. O número médio de passageiros e tripulantes transportados aumentou respetivamente 7% e 6%, denotando uma melhoria das taxas de ocupação.

Para 2024, é esperado que a atividade marítimo-turística na VND venha a conhecer um novo crescimento face ao ano anterior.

Com efeito, o movimento acumulado de passageiros registado até junho de 2024 apresenta um crescimento de 13% 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 registarem aumentos de 16% e de 17% respetivamente.

b) Projeção da atividade da VND para 2024

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 2024 e previsões para 2025, encontrando-se esta consulta ainda em curso.

Ainda assim, de acordo com a informação disponível, nomeadamente os dados referentes à atividade marítimo-turística registada no 1º semestre do presente ano, a APDL estima que, em 2024, a VND venha a atingir um movimento de cerca de 1,4 milhões de passageiros.

Quanto ao movimento para 2025, apenas estaremos em condições de elaborar uma previsão após a receção das estimativas de atividade dos operadores da VND.

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 208km, desde o Oceano Atlântico até à fronteira Espanhola de 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 Carrapatelo	Albufeira da Régua	Albufeira da Valeira	Albufeira do Pocinho
<ul style="list-style-type: none"> • Freixo • Quebrantões • Marginal • Oliveira do Douro • Ribeira-Estiva • Douro Marina • Gaia • Arnelas • Azenha de Campos • Avintes • Crestuma • Gramido • Afurada • Ouro • Arrábida (Secil) 	<ul style="list-style-type: none"> • 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 	<ul style="list-style-type: none"> • Caldas de Aregos • Porto Rei • Sta. Cruz do Douro • Mogueira • Porto Antigo • Rede • Régua • Ermida • Moledo • Cais comercial Cambres e Lamego • Pala 	<ul style="list-style-type: none"> • Foz do Tedo • Ferrão • Covelinhas • Folgosa • Pinhão • Sabrosa/Pinhão • Tua • Foz do Távora • Foz do Tua • Bagaúste 	<ul style="list-style-type: none"> • Senhora da Ribeira • Foz do Sabor • Ferradosa / Santo Xisto • Freixo de Numão • Ribeira de Murça 	<ul style="list-style-type: none"> • 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 27 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 €
Total	27 143 197 €

Daquele montante global destacam-se os investimentos realizados em:

- Melhoria do canal de navegação: 925 mil euros;
- Construção e reabilitação de cais e infraestruturas: 9,9 milhões de euros;

- Sistemas de informação, comunicação e controlo do tráfego: 4,4 milhões de euros;
- Cartografia oficial do Rio Douro: 2,1 milhões de euros;
- Sinalização, balizagem e ajudas à navegação: 3,2 milhões de euros;
- Rebocador multifunções: 3 milhões de euros;
- Redes de água, energia e recolha de resíduos: 955 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 triénio 2024-2026 está prevista a realização de investimentos na VND no valor total de 7,4 milhões de euros, destacando-se o desenvolvimento das seguintes infraestruturas:

- Novo assinalamento da albufeira de Carrapatelo;
- Alargamento e aprofundamento do canal de navegação entre Cotas e Valeira;
- Cais de espera de S. Martinho: ligação a terra para saída de emergência;
- Cais da Ferradosa: reconstrução e ampliação do cais;
- Cais do Pocinho: construção de local de atracação alternativo;
- Ampliação do Cais de Barca de Alva;
- Expansão dos locais de fornecimento de Eletricidade e Água às embarcações.

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 2023 correspondem a valores reais;
- Os custos e receitas apresentados para o ano 2024 correspondem a valores estimados no exercício em curso no âmbito da elaboração do Plano de Atividades e Orçamento 2025-2027 da APDL, os quais tiveram por base os valores reais registados até maio de 2024 e os valores inscritos no orçamento 2024 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 2025 correspondem a valores previsionais com base no Plano de Atividades e Orçamento 2025-2026 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

Em 2023, a receita de exploração da VND atingiu os 2,7 milhões de euros, registando um aumento de 15% face ao ano anterior, em linha com o crescimento da atividade verificado no mesmo período.

Contudo, o incremento dos gastos de exploração em 36% face a 2022, para 4,5 milhões de euros, originou um défice de exploração de 1,8 milhões de euros, 89% acima do verificado no ano transato.

valores em Euros

	2023	2024	2025	Variação %	
	Real	Estimativa	Previsão	2023/ 2024	2024/ 2025
Vendas e serviços prestados	2 704 226	3 420 068	4 732 453	26%	38%
Tarifa de Eclusagem	792 456	1 055 122	1 198 433	33%	14%
Tarifa de Acostagem	350 484	710 702	1 468 774	103%	107%
Tarifa Utilização da Via	320 213	353 740	724 675	10%	105%
Tarifa Recolha Resíduos	591 212	602 530	617 593	2%	3%
Tarifas de Usos Dominiais	506 544	549 163	541 438	8%	-1%
Outros	143 317	148 811	181 540	4%	22%
Subsídios à exploração	0	0	0	-	-
Outros ganhos	0	0	0	-	-
RENDIMENTOS EXPLORAÇÃO	2 704 226	3 420 068	4 732 453	26%	38%
CMVMC	-19 343	-19 367	-31 830	0%	64%
FSE	-3 287 449	-2 974 141	-4 234 063	-10%	42%
Gastos com pessoal	-613 342	-707 635	-708 440	15%	0%
Outros gastos	-555 997	-493 877	-496 285	-11%	0%
GASTOS EXPLORAÇÃO	-4 476 131	-4 195 020	-5 470 618	-6%	30%
EBITDA	-1 771 905	-774 952	-738 165	-56%	-5%
Gastos de depreciação e amortização	-2 840 482	-2 703 430	-2 568 259	-5%	-5%
EBIT	-4 612 387	-3 478 382	-3 306 424	-25%	-5%
Resultados Financeiros	0	0	0	-	-
RESULTADOS ANTES IMPOSTOS	-4 612 387	-3 478 382	-3 306 424	-25%	-5%

Em 2024 é expectável que o movimento de passageiros na VND continue a evoluir positivamente, aproximando-se os valores registados no ano 2019, mas ainda aquém dos mesmos.

Estima-se que os rendimentos de exploração cresçam 26% face a 2023, destacando-se o aumento da receita com as tarifas de acostagem (+103%), de eclusagem (+33%) e de utilização da via (+10%).

Quanto aos gastos de exploração as estimativas apontam para que, em 2024, venham a registar uma diminuição de 6% face ao ano anterior, em função da redução dos gastos com Fornecimentos e Serviços Externos (FSE) em 10% e dos Outros gastos de exploração em 11%.

Conforme se pode observar no quadro seguinte, a diminuição dos gastos com FSE fica a dever-se, principalmente, à redução dos gastos com dragagens de manutenção do canal de navegação.

	2023	2024	2025	Variação %	
	Real	Estimativa	Previsão	2023/ 2024	2024/ 2025
Fornecimentos e Serviços Externos	3 287 449	2 974 141	4 234 063	-10%	42%
<i>Electricidade</i>	182 203	263 814	309 000	45%	17%
<i>Operação e Manutenção Eclusas</i>	639 083	658 906	842 000	3%	28%
<i>Recolha Resíduos</i>	626 185	528 210	793 333	-16%	50%
<i>Dragagens de manutenção</i>	470 473	0	500 000	-100%	-
<i>Conservação e Reparação</i>	749 628	714 982	663 134	-5%	-7%
<i>Outros FSE</i>	619 876	808 229	1 126 596	30%	39%

Euros

Inversamente, os gastos com a eletricidade consumida e os Outros FSE deverão registar, em 2024, aumentos de 45% e 30% respetivamente.

Em resultado do referido, espera-se que se venha a registar um défice de exploração de 775 mil euros no período, apresentando uma redução 46% face ao 2023.

Em 2025, a continuação do crescimento da atividade marítimo-turística na VND em conjunto com a implementação do segundo ano da Política Tarifária aprovada, deverão permitir um crescimento da receita de exploração de 38% face a 2024 (estimativa).

Contudo, o incremento previsto dos gastos de exploração em 30%, de entre os quais se destaca a realização de Dragagens de Manutenção no montante de 500 mil euros, deverá permitir do défice de exploração de apenas 5% para cerca de 738 mil euros.

A confirmarem-se estas previsões, ter-se-á de prosseguir o esforço de implementação da política tarifária aprovada, de modo a ser possível atingir, num futuro próximo, o objetivo de tornar a operação da VND economicamente sustentável.

4. Impacto da proposta tarifária na rentabilidade por tarifa

No quadro seguinte apresenta-se a rentabilidade real das tarifas de circulação em 2023 em comparação com a rentabilidade estimada:

EBITDA	2023	2023
	Estimativa	Real
Tarifa de Eclusagem	-83 010 €	-168 205 €
Tarifa de Utilização da Via	-966 203 €	-775 599 €
Tarifa de Acostagem	-392 753 €	-680 705 €

A tarifa de Eclusagem registou um défice superior ao esperado, que se ficou a dever a um desvio negativo de 90 mil euros na receita, já que os gastos registados ficaram 5 mil euros aquém do esperado.

No caso da TUV o défice de exploração foi 20% inferior ao valor estimado, em virtude de os gastos de exploração registados terem sido 15% inferiores aos estimados, dado os gastos de conservação e manutenção do canal de navegação terem ficado 175 mil euros abaixo do previsto.

Já a tarifa de Acostagem apresentou um do défice de exploração cerca de 288 mil euros acima do esperado. A receita obtida ficou 198 mil euros abaixo da estimativa, tendo os gastos de exploração ultrapassado em cerca de 90 mil euros o valor previsto, em virtude de se terem registado gastos de conservação e manutenção e de limpeza dos cais e fluvinas acima do esperado.

No Anexo I apresentam-se as contas de exploração por tarifa para os anos 2023, 2024 e 2025.

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

EBITDA	2023	2024	2025
	Real	Estimativa	Previsão
Tarifa de Eclusagem	-168 205 €	56 656 €	-60 058 €
Tarifa de Utilização da Via	-775 599 €	-458 719 €	-371 926 €
Tarifa de Acostagem	-680 705 €	-206 600 €	260 196 €

Em 2024, espera-se que o crescimento da atividade marítimo-turística permitir reduzir os défices de exploração das tarifas de Utilização da Via e de Acostagem, face ao ano anterior, em 41% e 70% respetivamente.

No que respeita à tarifa de Eclusagem, estima-se que venha a registar um EBITDA positivo de cerca de 57 mil euros em 2024. Para tal contribuirá um crescimento estimado da receita de 33%, enquanto que o incremento dos gastos de exploração não deverá ir além dos 4%.

Para 2025, prevê-se que o crescimento da receita com a tarifa de Acostagem supere o crescimento dos respetivos gastos, permitindo que esta tarifa venha a registar um EBITDA positivo de 260 mil euros.

Ao nível da TUV, não obstante o aumento da receita tarifária, espera-se igualmente um significativo incremento dos gastos de manutenção, em particular os decorrentes da realização de dragagens do canal de navegação. Deste modo, não obstante a melhoria do resultado de exploração em 19%, este continuará a apresentar um défice de cerca de 372 mil euros.

No caso da tarifa de Eclusagem, prevê-se que os gastos de operação e manutenção venham a registar um crescimento superior ao da receita, o que implicará que esta tarifa passe de um resultado de exploração (estimado) positivo em 2024, para um défice de exploração (previsional) de 60 mil euros em 2025.

5. Conclusão e proposta de atualização tarifária

Encontrando-se a situação pandémica finalmente ultrapassada, o movimento de passageiros na VND tem vindo a registar sucessivos crescimentos anuais, aproximando-se cada vez mais dos níveis de tráfego de 2019, sendo que no segmento dos Navio-Hotel esses valores já foram ultrapassados.

No entanto, o decorrente incremento da receita tarifária da APDL tem-se revelado insuficiente para fazer face ao significativo aumento dos gastos de operação originado pelo incremento do nível de serviço disponibilizado aos utilizadores, pela crescente necessidade de manutenção da infraestrutura da VND e ainda por algumas tensões inflacionistas registadas num passado recente.

Deste modo, o equilíbrio económico da operação da VND só poderá ser alcançado prosseguindo com a implementação da com a implementação da Política Tarifária aprovada pela AMT.

Recorda-se que aquela política tarifária foi aprovada em 2018 e prevê uma implementação faseada das medidas aprovadas ao longo de quatros anos, à razão de 25% por ano, sendo que até ao presente momento, apenas foi possível proceder à aplicação do nível tarifário previsto para o primeiro ano da mesma.

Assim, para o ano 2025 propõe-se a atualização das tarifas de circulação para o nível previsto no segundo ano da Política Tarifária da VND, passando de 25% para 50% das tarifas aprovadas.

Relembra-se que o tarifário em vigor em 2024 engloba já reduções de 60% na Tarifa de Acostagem e de 25% na Tarifa de Utilização da Via, as quais se manterão inalteradas em 2025.

Deste modo, prevê-se que as medidas propostas contribuam para a redução do défice de exploração da VND em 5% em 2025, esperando-se que, no futuro, a prossecução da implementação da política tarifária aprovada permita atingir o objetivo de reequilíbrio económico da exploração da VND.