

**Instituto Politécnico de Setúbal**  
**Escola Superior de Tecnologia de Setúbal**

Engenharia de Software

**Mestrado**

Informática

**2.º ano/1.º e 2.º semestres**

QUADRO N.º 4

Unidades curriculares	Área científica	Tipo	Horas de trabalho		Créditos ECTS	Observações
			Total	Contacto		
Marketing Digital .....	Inf/CEC	1.º semestre .....	202,5	TP: 30; PL: 15; S: 15; OT: 15	7,5	Inf: 4,5 ECTS; CEC: 3 ECTS
Extração Automática de Informação .....	Inf	2.º semestre .....	202,5	TP: 30; PL: 30; OT: 15	7,5	
Projeto ou Estágio .....	Inf	Anual .....	1 215,0	OT: 90	45,0	

310877656



## PARTE G

### APDL — ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DO DOURO, LEIXÕES E VIANA DO CASTELO, S. A.

**Regulamento n.º 586/2017**

**Consulta pública — Projeto de Regulamento de Tarifas 2017 da Via Navegável do Douro**

Novembro de 2016

**Revisto e aditado em agosto de 2017**

Informam-se todos os interessados que a versão de projeto «Regulamento de Tarifas 2017 da Via Navegável do Douro», a aplicar no ano de 2018, se encontra em fase de consulta pública, nos termos do disposto no artigo 101.º do Código do Procedimento Administrativo (CPA), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 4/2015, de 7 de janeiro, pelo que todos os comentários, sugestões e contributos em relação ao mesmo devem ser remetidos à APDL, até ao 30.º dia útil após publicação neste *Diário da República*, para o endereço de correio eletrónico [correio@apdl.pt](mailto:correio@apdl.pt) ou por correio normal, para a morada da APDL (Avenida da Liberdade, 4450-718 Leça da Palmeira), com a referência Regulamento de Tarifas 2017 da Via Navegável do Douro — Pronúncia.

Os demais documentos associados a este processo encontram-se disponíveis para download nos sites [apdl.pt](http://apdl.pt) e [douro.apdl.pt](http://douro.apdl.pt).

#### Princípios Orientadores da Política Tarifária da VND

O presente regulamento tem como objetivo promover uma repartição equitativa do esforço exigível aos diferentes utilizadores da Via Navegável do Douro, sendo tal objetivo materializado através do princípio do utilizador-pagador;

As tarifas nele constantes foram definidas com o intuito de não estabelecer discriminações injustificadas entre os utilizadores;

Sem prejuízo do referido no ponto anterior, a APDL poderá proceder à modulação das tarifas por motivos de interesse público e geral, nomeadamente de ordem ambiental, de capacidade ou do grau de congestionamento da via navegável, desde que os critérios adotados sejam pertinentes, objetivos e transparentes;

A APDL poderá estabelecer tarifas específicas pela prestação de serviços específicos e personalizados solicitados pelos utilizadores.

#### Disposições gerais

Artigo 1.º

##### Âmbito de aplicação

A APDL — Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S. A., adiante designada por APDL, cobrará as tarifas previstas no presente Regulamento, pela circulação de embarcações na Via Navegável do Douro, particularmente pela utilização de cada eclusa, pela utilização do canal de navegação e pela utilização das infraestruturas e dos equipamentos fluviais.

Aos valores das tarifas previstas neste Regulamento aplica-se o IVA — Imposto sobre o Valor Acrescentado, nos termos da legislação em vigor.

Artigo 2.º

##### Competência da APDL

Sem prejuízo das situações previstas no presente Regulamento, no Regulamento da Via Navegável do Douro, ou em legislação especial, compete ao Conselho de Administração da APDL deliberar nomeadamente sobre:

- a) Resolução de casos omissos;
- b) Prestação de serviços mediante ajuste prévio;
- c) Serviços prestados em operações de salvamento, assistência a embarcações em perigo, incêndios a bordo e outros da mesma natureza;
- d) Exigibilidade de pagamento antecipado de tarifas ou garantia prévia do seu pagamento.

Artigo 3.º

##### Unidades de medida

1 — As unidades de medida passíveis de serem aplicadas são:

- a) Quantidade: unidade de carga;
- b) Massa: tonelada métrica;
- c) Volume: metro cúbico;

- d) Área: metro quadrado;  
 e) Comprimento: metro linear;  
 f) Tempo: hora, dia, mês e ano;  
 g) Dimensão dos navios ou embarcações: tonelagem de arqueação bruta (GT).

2 — Para efeito da aplicação das tarifas, a arqueação bruta (GT), o comprimento fora a fora e a boca de sinal das embarcações e navios são os constantes do Certificado de Arqueação emitido de acordo com a Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios de 1969 ou, na sua falta, sucessivamente, do “Lloyd’s Register of Shipping” ou do “Det Norske Veritas-Register Book”.

3 — Salvo disposição em contrário, as unidades de medida estabelecidas para aplicação do presente Regulamento são indivisíveis, considerando-se o arredondamento por excesso.

4 — As medições diretas, efetuadas pela autoridade portuária ou por outras entidades por ela reconhecidas, prevalecem sobre as declaradas.

#### Artigo 4.º

##### Requisição de serviços

A prestação de serviços será efetuada nos termos do determinado no Regulamento da Via Navegável do Douro, sendo da responsabilidade dos requisitantes o pagamento das respetivas tarifas.

#### Artigo 5.º

##### Cobrança de tarifas

1 — As tarifas serão cobradas imediatamente após a prestação dos serviços, salvo se outro procedimento for determinado pela APDL.

2 — A cobrança de tarifas poderá ser confiada a outras entidades, em condições a fixar pela APDL.

3 — As tarifas poderão, ainda, ser cobradas através de terceiros, em substituição dos sujeitos passivos, nos termos legais.

4 — A APDL, sempre que o entenda conveniente, para salvaguarda dos interesses da autoridade portuária, poderá exigir a cobrança antecipada das tarifas ou que seja previamente assegurado, designadamente, por depósito ou garantia bancária, o pagamento de quaisquer quantias que lhe possam vir a ser devidas e resultantes da aplicação das tarifas.

5 — A responsabilidade pelo pagamento das tarifas é imputada ao requerente do serviço.

#### Artigo 6.º

##### Reclamação de faturas

1 — A reclamação do valor de uma fatura, desde que apresentada dentro do prazo nela indicado, suspenderá o pagamento na parcela ou parcelas objeto de reclamação, ficando o montante restante sujeito a cobrança dentro do referido prazo de pagamento.

2 — Expirando o prazo previsto para o pagamento de uma fatura, a cobrança estará sujeita à aplicação de juros de mora à taxa legal.

3 — Em caso de indeferimento da reclamação, às importâncias reclamadas serão acrescidos os juros de mora à taxa legal, a contar da data limite para o pagamento da fatura.

4 — Em caso de cobrança coerciva, será debitada uma importância mínima a fixar pela APDL, que acrescerá à importância da fatura, para execução contenciosa, equivalente aos custos inerentes ao processo de cobrança.

## Tarifas de circulação

#### Artigo 7.º

##### Tarifas de Circulação

1 — Pela circulação de embarcações na Via Navegável do Douro é devido o pagamento de tarifas de circulação.

2 — As tarifas mencionadas no número anterior são: a Tarifa de Eclusagem, a Tarifa de Utilização da Via e a Tarifa de Acostagem.

3 — As tarifas de circulação são aplicadas a todas as embarcações que utilizem os serviços que as mesmas visam ressarcir, excluindo as isenções previstas no artigo 11.º do presente regulamento.

#### Artigo 8.º

##### Tarifa de Eclusagem

1 — A tarifa de eclusagem é devida como contrapartida do serviço prestado aos utilizadores pelo sistema de eclusas de navegação ao longo da via navegável e corresponde às atividades de gestão, operações e manutenção corrente por forma a assegurar a sua disponibilidade, operacionalidade e qualidade do serviço prestado.

2 — A tarifa é igual para qualquer albufeira e aplica-se sempre que a embarcação utilizar uma eclusa, quer para a subida, quer para a descida.

3 — O valor da tarifa a cobrar por cada utilização de uma eclusa é calculada de acordo com o quadro abaixo:

Descrição	Valor (euros)
<b>A — Embarcações de carga</b>	
A.1 — Por tonelagem de arqueação bruta (GT) . . . . .	0,17
A.2 — Valor mínimo de A.1 ou em lastro . . . . .	82,87
<b>B — Embarcações Marítimo-Turísticas</b>	
B.1 — Por passageiro transportado em navio-hotel, excluindo a tripulação . . . . .	0,67
B.2 — Valor mínimo para navio-hotel . . . . .	38,68
B.3 — Por passageiro transportado noutras embarcações, excluindo a tripulação . . . . .	0,56
B.4 — Valor mínimo para embarcações até 12 metros de comprimento . . . . .	11,06
B.5 — Valor mínimo para embarcações superiores a 12 metros e iguais ou inferior a 15 metros de comprimento . . . . .	22,10
B.6 — Valor mínimo para outras embarcações . . . . .	27,63
<b>C — Embarcações de recreio e embarcações de pesca</b>	
C.1 — Para embarcações até 6 m de comprimento, inclusive . . . . .	5,53
C.2 — Para embarcações com comprimento superior a 6 m e igual ou inferior a 12 m . . . . .	11,06
C.3 — Para embarcações com mais de 12 m de comprimento . . . . .	22,10
<b>D — Outras embarcações, equipamento ou material flutuante</b>	
D.1 — Plataformas ou pontões até 12 m de comprimento, inclusive . . . . .	20,00
D.2 — Plataformas ou pontões com comprimento superior a 12 m . . . . .	75,00
D.3 — Rebocadores até 12 m de comprimento, inclusive . . . . .	26,00
D.4 — Rebocadores com comprimento superior a 12 m . . . . .	33,00
D.5 — Embarcações não motorizadas ou de pesca artesanal . . . . .	5,00
<b>E — Embarcações que transportem materiais explosivos, inflamáveis ou poluentes</b>	
E.1 — A tarifa a pagar pelas embarcações está sujeita a um agravamento de 50 % . . . . .	—
<b>F — Por uma eclusagem extraordinária</b>	
F.1 — Agravamento sobre a tarifa a pagar . . . . .	110,49

#### Artigo 9.º

##### Tarifa de Utilização da Via (TUV)

1 — A tarifa de utilização da via é devida como contrapartida de 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 a qualidade do serviço prestado.

2 — O valor da tarifa a cobrar por embarcação é calculada em função da tipologia da mesma e pelo período indicado, de acordo com o quadro abaixo:

Descrição	Período	Valor (euros)
<b>A — Embarcações de passageiros</b>		
A.1 — Valor por unidade de tonelagem bruta de arqueação (GT) . . . . .	Ano	9,13
<b>B — Embarcações de recreio e outras motorizadas</b>		
B.1 — Embarcações até 6 m de comprimento, inclusive . . . . .	Mês	5,00

Descrição	Período	Valor (euros)
B.2 — Embarcações com comprimento superior a 6 m e igual ou inferior a 12 m . . . . .	Mês	12,50
B.3 — Embarcações com mais de 12 m de comprimento . . . . .	Mês	25,00

3 — A tarifa em apreço não se aplica aos navios de transporte de mercadorias, às embarcações de pesca e às embarcações não motorizadas.

4 — Para as embarcações de passageiros a tarifa de utilização da via é cobrada no mês de janeiro do ano a que diz respeito para as embarcações que já tiverem utilizado a via no ano civil anterior. Nos restantes casos é cobrada no mês em que a embarcação utilize a via pela primeira vez.

5 — Para as embarcações de recreio a tarifa de utilização da via é cobrada em cada mês que se verificar uma efetiva utilização da via navegável.

#### Artigo 10.º

##### Tarifa de Acostagem

1 — A tarifa de acostagem é devida como contrapartida de serviço prestado aos utilizadores pelos sistemas de infraestruturas e equipamentos de acostagem de embarcações existentes na 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.

2 — A tarifa de acostagem é calculada por metro linear de comprimento, de fora a fora (LOA), da embarcação atracada, por período indivisível de duas horas e por tipo de cais, de acordo com o quadro seguinte:

Descrição	Valor (euros)
<b>A — Cais de Classe A</b>	
A.1 — Acostagem em 1.ª linha:	
A.1.1 — Primeiro período de duas horas . . . . .	0,19
A.1.2 — Períodos seguintes de duas horas . . . . .	0,31
A.2 — Acostagem em 2.ª linha:	
A.2.1 — Primeiro período de duas horas . . . . .	0,10
A.2.2 — Períodos seguintes de duas horas . . . . .	0,15
<b>B — Cais de Classe B</b>	
B.1 — Acostagem em 1.ª linha:	
B.1.1 — Primeiro período de duas horas . . . . .	0,10
B.1.2 — Períodos seguintes de duas horas . . . . .	0,10
B.2 — Acostagem em 2.ª linha:	
B.2.1 — Primeiro período de duas horas . . . . .	0,05
B.2.2 — Períodos seguintes de duas horas . . . . .	0,05

3 — Para efeitos do presente tarifário são considerados cais de classe A: o cais de Entre-os-Rios, o cais de Bitetos, o cais comercial de Lamego, o cais da Régua, o cais do Pinhão e o cais de Barca d'Alva.

As restantes infraestruturas fluviais (cais fluvial, embarcadouro, porto fluvial e outras plataformas de acostagem) são considerados cais da classe B.

4 — A tarifa de acostagem não se aplica:

- Nos cais objeto de licenciamento ou concessão;
- Na zona do porto do Douro, que compreende o estuário do rio Douro desde 200 metros a montante da Ponte Luís I até à foz com todas as suas margens, ancoradouros, cais, docas e terraplenos existentes ou que venham a ser construídos, que possui um regulamento próprio.

#### Artigo 11.º

##### Isenções

1 — Estão isentos das tarifas de circulação:

- Os navios da Marinha de Guerra, os de armadas estrangeiras quando em visita oficial e ainda os de armadas estrangeiras que concedam igual regalia;
- Os navios e demais material flutuante ao serviço da APDL, da Capitania do Douro, da EDP, dos Bombeiros e de outras entidades públicas com interferências na VND;
- Os navios-hospitais;
- Os navios que circulem para desembarque de naufragos, feridos ou doentes, pelo tempo necessário para tal operação.

2 — A APDL poderá, ainda, isentar das tarifas de circulação na VND as embarcações utilizadas em atividades desportivas, atividades promocionais ou eventos, desde que de reconhecido interesse para a atividade desenvolvida pela APDL.

## Tarifas de exploração

### Artigo 12.º

#### Tarifas de Exploração

1 — A APDL fixará anualmente tarifas de exploração pelos seguintes serviços:

- Fornecimento de energia elétrica;
- Fornecimento de água;
- Serviço de recolha de resíduos;
- Outros fornecimentos e serviços.

2 — As tarifas mencionadas no ponto anterior serão fixadas pela APDL tendo em consideração, sempre que aplicável, as tarifas praticadas pelos fornecedores dos respetivos serviços.

23 de outubro de 2017. — A Presidente do Conselho de Administração, *Guilhermina Maria da Silva Rego*.

## Memória Justificativa da Política Tarifária da Via Navegável do Douro

2017-2020

Novembro/2016

Revista e aditada em agosto de 2017

### I — Enquadramento

O Regulamento da Via Navegável do Douro, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 344-A/98, de 6 de novembro, é a principal ferramenta reguladora da navegação fluvial que se pratica no Douro.

Este diploma define as normas que garantem a segurança da navegação, disciplinando, nomeadamente, a utilização da via navegável pelos diversos tipos de embarcações, as condições a que devem obedecer as estruturas de apoio à navegação e a forma por que se não de processar as esclusagens. Fixa ainda o pagamento de taxas de circulação pela circulação de embarcações na Via Navegável do Douro (VND), na sua versão inicial, apenas e somente pela utilização das esclusas de navegação.

Em vigor há mais de 17 anos, sem nunca ter sofrido uma revisão de fundo, foi apenas alterado o seu artigo 4.º pelo artigo 78.º do Decreto-Lei n.º 29-A/2011, de 1 de março, no sentido de, entre outros, ampliar o conceito de “taxa de circulação” e assim se proceder à cobrança de serviços e usos efetivamente prestados/utilizados aos/pelos utentes da VND, como sejam a utilização do canal de navegação sem transposição das esclusas de navegação, os serviços de assinalamento e gestão do tráfego fluvial, bem como a acostagem e estacionamento de embarcações.

Segundo a nova redação do artigo 4.º:

«artigo 4.º

### Taxas de Circulação e de Exploração

1 — Pela circulação de embarcações na via navegável do Douro é devido o pagamento de taxas de circulação.

2 — As taxas mencionadas no número anterior reportam à utilização de cada eclusa, à utilização do canal de navegação e à utilização das infraestruturas e dos equipamentos fluviais.

3 — Pelo fornecimento ou uso de bens e prestação de serviços aos utentes da via navegável do Douro, relativos à exploração da via navegável do Douro, é devido o pagamento de taxas de exploração.

4 — O valor das taxas previstas nos números anteriores, bem como a identificação da forma de pagamento, é fixado por portaria dos membros do Governo responsáveis pela área das finanças e pelo setor dos transportes.

5 — O valor das taxas previstas nos números anteriores é revisto, em janeiro de cada ano, com base na evolução do índice de preços no consumidor, com exclusão da habitação no Continente, publicado pelo Instituto Nacional de Estatística, I. P.»

Na sua redação anterior, o referido artigo 4.º determinava que:

«1 — Pela circulação de embarcações na via navegável é devido, nos termos do disposto na alínea *m*) do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 138-A/97, de 3 de junho, o pagamento de taxas de circulação, a fixar em portaria dos Ministros do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território e do Ambiente.

2 — As taxas mencionadas no número anterior reportam-se à utilização de cada eclusa, podendo ser pagas pelas formas a identificar na portaria aí referida.»

Contudo, tal alteração nunca foi objeto de regulamentação, sendo que, desde 1999 até à presente data, pela circulação de embarcações na VND são apenas taxadas as utilizações das eclusas de navegação, nos termos e ao abrigo da Portaria n.º 440/99, de 28 de abril, cujos valores nunca foram atualizados.

Desde 1997, data da criação do ex-Instituto da Navegabilidade do Douro, responsável pela gestão e exploração da VND, realizaram-se beneficiações significativas na VND, em infraestruturas e fornecimentos para melhoria das condições de segurança e de navegabilidade ao longo do rio Douro, com um investimento público na ordem dos 100 milhões de euros, e que os respetivos utentes têm vindo a aproveitar, na sua maioria sem o pagamento de qualquer contrapartida financeira, não permitindo a receita arrecadada recuperar senão uma ínfima parcela dos custos incorridos no desenvolvimento e melhoria das infraestruturas e serviços em causa, sendo os seus principais utilizadores os operadores e passageiros das embarcações marítimo-turísticas, das embarcações de recreio e das embarcações de carga.

Assim, vem a APDL propor uma nova política tarifária para a Via Navegável do Douro ao abrigo das competências que lhe foram atribuídas pelo Decreto-Lei n.º 83/2015, de 21 de maio, nomeadamente pela nova redação que aquele diploma legal veio dar à alínea e) do n.º 2 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 335/98, de 3 de novembro, conferindo-lhe competência para “Fixação das taxas a cobrar pela utilização dos portos e da via navegável do rio Douro e dos serviços neles prestados e pela ocupação de espaços dominiais ou destinados a atividades comerciais ou industriais”.

Esta proposta de política tarifária tem como principais objetivos, os seguintes:

Garantir o equilíbrio da exploração da VND, 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, respondendo às exigências das diretivas europeias relativas a vias navegáveis interiores, como é o caso da implementação, já em curso, do sistema de serviços de informação fluvial (RIS), em total alinhamento com os requisitos mínimos da Diretiva 2005/44/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de setembro de 2005, relativa a serviços de informação fluvial (RIS) harmonizados nas vias navegáveis interiores da Comunidade, assegurando um sistema de comunicações, seguro e eficiente, entre todos os utilizadores e as entidades com responsabilidades na gestão da VND em pleno funcionamento nos 208 km do canal de navegação, assim como da produção de cartografia oficial e eletrónica de toda a Via Navegável do Douro e de outras melhorias ao nível da política ambiental e segurança da navegação, já em curso;

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.

No fito destes objetivos foram elaborados pressupostos de partida para a determinação do valor das tarifas correspondente a cada um dos serviços prestados e a metodologia do seu cálculo, fazendo-se desde já o registo dos pressupostos de cariz global e principal, sem prejuízo de mais à frente e no lugar certo se apresentarem pressupostos mais detalhados para cada uma das tarifas propostas, a saber:

Atingir o equilíbrio económico e financeiro da exploração com a implementação da nova política tarifária ao final de quatro anos, o que significa dizer que para o cálculo do valor da tarifa não concorreram os gastos de investimento e de financiamento, ou seja estamos ao nível da linha do EBITDA (resultados operacionais) em termos da conta de demonstração de resultados;

Identificar por cada tarifa proposta as contrapartidas de serviços prestados nela incluídos e as bases de tarifação;

Afetar a cada tarifa os encargos diretos a ela associados e definir critérios de repartição dos encargos indiretos, incluindo os encargos gerais de administração;

Elaborar contas de exploração por cada tarifa proposta com objetivo de obter a identificação dos rendimentos e a discriminação dos respetivos gastos (diretos e indiretos);

Admitir a não existência de subsídios à exploração na elaboração da conta de exploração por tarifa;

Implementar a nova política tarifária de uma forma progressiva, num horizonte de quatro anos, até alcançar um resultado operacional positivo, por forma a termos um aumento progressivo das tarifas que terá mais

racionalidade no processo de acomodação nas contas dos operadores turísticos e utilizadores da via navegável.

As tarifas principais que fazem parte desta nova política tarifária são as seguintes:

Tarifa de Eclusagem: tarifa já em prática na VND desde 1999 e que pretende ressarcir os gastos com a gestão, operação e manutenção corrente das eclusas de navegação;

Tarifa de Utilização da Via: nova tarifa que pretende ressarcir os gastos com a manutenção do canal de navegação e a gestão do tráfego fluvial;

Tarifa de Acostagem: nova tarifa que pretende ressarcir os gastos com a manutenção e conservação das infraestruturas e equipamentos fluviais, bem como a gestão das acostagens e estacionamento.

No horizonte da aplicação desta nova política tarifária, ou seja no final dos quatro anos da sua implementação progressiva, será alcançado o resultado operacional positivo de 222.384 €, o que garante que os encargos com o funcionamento e manutenção corrente da via navegável é suportada pelos operadores turísticos e utilizadores. Contudo, o resultado após depreciações e amortizações ainda é negativo, na ordem dos 1,5 milhões de euros, isto sem incluir as amortizações dos investimentos em curso no âmbito da candidatura DIW — Douro Inland Waterway, o que significa que se o nível tarifário tivesse sido fixado para recuperar os investimentos na via navegável teríamos de ter um agravamento das tarifas propostas na ordem dos 200 %.

A política tarifária agora proposta é para ser acompanhada e revista ao longo dos quatro anos, mas o seu objetivo estratégico de obter um resultado operacional positivo é crucial para a sustentabilidade de exploração da VND — Via Navegável do Douro.

A presente Memória Justificativa engloba, para além deste primeiro ponto de Enquadramento, onde procurou de forma sintética fazer referência ao quadro legal, aos objetivos e metodologia que suportam esta nova política tarifária, mais quatro pontos, a saber:

Descrição e justificação da política tarifária, onde de uma forma mais detalhada e sustentada se apresenta a política tarifária através de uma análise tarifa por tarifa;

Impacto das alterações tarifárias na rentabilidade da VND, onde se mede a evolução dos impactes, ao nível da rentabilidade, da política tarifária ao longo dos quatro anos;

Impacto das alterações tarifárias nos operadores da VND, onde de uma forma global se avalia o gasto médio por passageiro que os operadores logísticos terão de imputar ao cliente final;

Auscultação dos operadores da VND sobre a nova política tarifária, onde se descreve o processo de consulta aos operadores, bem como o procedimento de consulta pública ao abrigo do artigo 101.º do Código do Procedimento Administrativo.

## II — Descrição e justificação da política tarifária

Atualmente, a APDL está a realizar diversos estudos e projetos, que se deverão materializar em novos investimentos de melhoria na segurança da navegação que se estimam em 74 milhões de euros no horizonte 2020, com o objetivo principal de elevar a qualidade de serviço prestado na Via Navegável do Douro para níveis alinhados com as melhores práticas e *standards* europeus.

Para a prestação destes serviços, assegurando a operação e a manutenção da via navegável com elevados níveis de qualidade e segurança, a APDL-VND conta ainda com a seguinte estrutura orgânica:

### Divisão de Controlo da Navegação e Promoção da VND:

Missão: Assegurar o controlo, planeamento e exploração eficiente do tráfego fluvial na via navegável do rio Douro, garantir as condições de navegabilidade bem como promover e incentivar a navegação nesta via navegável e as atividades relacionadas com a navegação.

#### Principais atribuições:

##### No âmbito da navegação:

Assegurar, monitorizar e controlar o tráfego fluvial na VND emitindo os competentes avisos à navegação;

Planear, controlar e autorizar as viagens das embarcações turísticas, comerciais e particulares;

Planear e gerir as operações de exploração dos cais afetos à atividade marítimo-turística e de carga de administração direta;

Assegurar o atendimento aos utilizadores da VND 24 horas por dia; Garantir a monitorização e escuta permanente do RIS (VHF, AIS, sistemas meteorológicos e hidrológicos, entre outros);

Instruir e propor as emissões de CUV bem como promover a sua comunicação;

Controlar e decidir sobre as condições da navegabilidade na VND e coordenar as intervenções de outras entidades;

Monitorizar e divulgar informação de interesse necessária à navegação;

Assegurar o cumprimento do protocolo estabelecido com as entidades competentes para efeitos de funcionamento e manutenção das eclusas;  
Gerir os pedidos de realização de eventos;  
Dar parecer sobre as ações que possam interferir com a navegação;  
Zelar pelo cumprimento das determinações relativas à segurança das instalações, pessoal e equipamento;  
Assegurar o cumprimento do plano de emergência em articulação com a DOPS, bem como a implementação e cumprimento do plano de gestão de resíduos.

No âmbito da promoção:

Promover e incentivar a navegação na VND e as atividades relacionadas com a navegação, na vertente comercial, turística e de recreio;  
Promover a elaboração e atualização permanente do roteiro da VND bem como de desdobráveis informativos e promocionais da VND;  
Promover e coordenar ações e contactos com os stakeholders, utilizadores da VND, agentes de navegação, operadores portuários, operadores marítimo-turísticos, entre outros.

Divisão de Gestão das Infraestruturas e Monitorização da VND:

Missão: Assegurar a gestão eficiente dos assuntos relacionados com a construção, conservação, reabilitação, funcionamento e segurança do canal navegável e das infraestruturas e equipamentos de apoio à navegação na via navegável do rio Douro, bem como garantir um serviço de monitorização permanente de apoio a todas as atividades desenvolvidas nesta via navegável.

Principais atribuições:

No âmbito das Infraestruturas, Equipamentos e Assinalamento:

Manter o canal navegável, as bacias de manobra, os cais de acostagem e os seus acessos fluviais;  
Assegurar o sistema de sinalização e balizagem;  
Inventariar e caracterizar as necessidades de projetos e obras a realizar;  
Programar, promover, acompanhar e fiscalizar, até à receção definitiva, as obras de construção, beneficiação e conservação de infraestruturas ou aquisição de equipamentos de apoio à navegação;  
Fornecer programas funcionais e condições técnicas específicas aos serviços competentes;  
Promover a execução de projetos e peças desenhadas, elaborar os respetivos caderno de encargos, analisar e emitir parecer sobre as peças elaboradas e submetê-las a apreciação superior;  
Promover a elaboração e atualização permanente da cartografia oficial do rio Douro;  
Assegurar o carregamento de informação atualizada na plataforma Triport respeitante à área de jurisdição, a infraestruturas fluviais e equipamentos e suas características técnicas, ao sistema de balizagem e aos levantamentos hidrográficos e topográficos da VND;  
Assegurar a participação da VND ao nível do acompanhamento dos planos de ordenamento com impacto na VND (POA's, PDM's, Contentção de margens ...).

No âmbito da Monitorização, Vistoria e Manutenção:

Vistoriar as infraestruturas e equipamentos de apoio à navegação, os terraplenos e a rede viária dentro das zonas portuárias, bem como o canal de navegação e proceder a pequenas intervenções de manutenção se necessário;  
Tratar dos procedimentos necessários à manutenção das instalações e equipamentos da VND, garantindo a sua funcionalidade e segurança;  
Acompanhar e vistoriar a execução de pequenas obras de conservação/reparação ou de simples arranjo;  
Elaborar e implementar planos de monitorização, vistoria e manutenção do canal de navegação e das infraestruturas e equipamentos;  
Assegurar ações de vistoria às atividades desenvolvidas na via navegável do rio Douro solicitadas pela DvCNP ou pela DvGDA.

Divisão de Gestão Dominial e Administrativa da VND:

Missão: Assegurar a gestão eficiente do domínio hídrico e respetivos bens integrados na área de jurisdição da APDL sobre a via navegável do rio Douro, com exceção da zona do porto do Douro (desde 200 m a montante da Ponte de D. Luís I até à Foz), bem como garantir um serviço de atendimento externo multicanal integrado e assegurar o apoio técnico-administrativo às atividades da VND que não estiverem cometidas a outros serviços.

Principais atribuições:

De âmbito dominial:

Assegurar a utilização eficiente do domínio hídrico e dos bens nele integrados;

Propor a atribuição de títulos de utilização privativa dos recursos hídricos por iniciativa da APDL e instruir o respetivo processo;

Analisar e emitir parecer sobre os pedidos de utilização privativa dos recursos hídricos, de utilização de infraestruturas e de equipamentos de apoio à navegação, instruir o respetivo processo de emissão do título de utilização, pedidos de revisão, transmissão ou cessação;

Zelar pelo cumprimento das obrigações contratuais dos títulos emitidos, propor modificações ou a extinção dos títulos de utilização emitidos;

Analisar e emitir parecer sobre propostas de regulamentos de exploração e de utilização dos espaços e equipamentos de apoio à navegação e sobre os respetivos tarifários para as utilizações tituladas, e promover a elaboração e atualização dos regulamentos para as utilizações sob gestão direta da APDL;

Assegurar o carregamento da informação nos sistemas informáticos de apoio.

De âmbito técnico-administrativo:

Assegurar, através de balcão único de atendimento, um serviço de atendimento multicanal integrado;

Assegurar o registo, distribuição e expedição de toda a correspondência, fisicamente e em sistema informático;

Participar no acompanhamento da gestão de candidaturas a fundos comunitários em articulação com o GEP;

Elaborar o reporte trimestral da atividade desenvolvida na VND, em articulação com a DvCNP e a DvGIM;

Elaborar a proposta de orçamento anual de exploração e do plano de investimentos da VND, em articulação com a DvCNP e a DvGIM, e acompanhar a respetiva execução, designadamente para prestar informação de apoio às solicitações de transferências de fundos relativas ao financiamento de Orçamento de Estado.

Tendo em consideração os gastos operacionais da VND, que rondam anualmente os 3,2 milhões de euros, as receitas próprias de exploração, que rondam os 880 mil euros, e o objetivo último de garantir a sustentabilidade financeira da unidade de negócio VND, é premente definir uma política tarifária que permita à APDL cobrar todos os usos e serviços efetivamente prestados aos utentes da VND, na sua grande maioria atualmente prestados graciosamente, sem o pagamento de qualquer contraprestação e assim recuperar os respetivos gastos incorridos.

Para o efeito pretende a APDL regulamentar o determinado no artigo 4.º do Regulamento da Via Navegável do Douro, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 344-A/98, de 6 de novembro, na redação dada pelo artigo 78.º do Decreto-Lei n.º 29-A/2011, de 1 de março.

Assim, para efeitos do estabelecido no ponto 2 do referido artigo 4.º propõe-se a criação das seguintes Tarifas de Circulação pela circulação de embarcações na Via Navegável do Douro:

Tarifa de Eclusagem, pela utilização das eclusas de navegação;  
Tarifa de Utilização da Via, pela utilização do canal de navegação;  
Tarifa de Acostagem, pelo uso das infraestruturas e equipamentos fluviais de acostagem e estacionamento temporário.

Propõe-se ainda a criação de:

Tarifas de Exploração,  
Taxas de Utilização de Domínio Público Hídrico,  
Tarifas por outros serviços prestados,

com o objetivo de cobrar aos utilizadores da VND o fornecimento de um conjunto de bens e serviços que, atualmente, são prestados de forma gratuita, assim como clarificar e enquadrar a aplicação de algumas taxas já hoje existentes.

Estas tarifas e taxas serão fixadas pela APDL em regulamentação a publicar autonomamente, não integrando a presente proposta de Regulamento de Tarifas.

Nas páginas seguintes são apresentadas as tarifas que fazem parte da nova política tarifária, objetivando-se identificar a contrapartida de serviços prestados, a base tarifária e a construção da conta de exploração por cada tarifa.

## **A — Tarifas de Circulação**

### **A.1 — Tarifa de Eclusagem**

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

Trata-se de uma tarifa que já aplicada na via navegável desde 1999, conhecida de todos os operadores e utilizadores e que é praticamente a única fonte de receita originária do uso da via até à data. O serviço de gestão, operação e manutenção das eclusas é assegurado pela EDP Produção, S. A., mediante um contrato em que a APDL é responsável por suportar 50 % dos gastos com operação e manutenção corrente das eclusas.

Por ser uma tarifa que já é praticada há muitos anos já conhecida dos operadores e utilizadores, a APDL entendeu por bem mantê-la e fazer apenas alguns ajustamentos no sentido de clarificar as normas da sua aplicação, sem prejuízo de no futuro de forma mais atempada poder vir a fazer uma revisão mais profunda desta tarifa.

A Portaria n.º 440/99, de 28 de abril, que estabelece as taxas de circulação de embarcações na VND nos termos do determinado no artigo 4.º do Regulamento da VND, nunca foi objeto de revisão, man-

tendo-se inalteradas as taxas de circulação reportadas à utilização de cada eclusa desde 1999.

Desde essa data, 1999, a evolução do índice de preços no consumidor, publicitado pelo Instituto Nacional de Estatística, mostra um agravamento na ordem dos 43 %, no período compreendido entre 1999 e 2015.

Em 2015, estas taxas, que representam a principal fonte de receita própria da unidade de negócio VND (cerca de 60 %), rondaram os 480 mil euros. No entanto, sendo uma taxa que apenas se reporta à utilização de cada eclusa, já existiram anos em que não cobriu sequer os custos operacionais relacionados com o contrato celebrado com a EDP Produção, S. A., para manutenção e operação corrente das eclusas de navegação, no montante anual de cerca de 450 mil euros, com tendência a aumentar nos próximos anos.

Ano	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Proveitos (Taxas de Circulação)	340 982,10	370 500,99	364 044,32	367 695,98	357 672,45	412 750,99	450 096,98	476 961,10
Custos (Contrato com a EDP)	408 444,87	405 699,84	406 977,50	430 803,40	446 286,88	448 910,88	448 211,40	445 924,72
<b>Proveitos - Custos</b>	<b>-67 462,77</b>	<b>-35 198,85</b>	<b>-42 933,18</b>	<b>-63 107,42</b>	<b>-88 614,43</b>	<b>-36 159,89</b>	<b>1 885,58</b>	<b>31 036,38</b>

Aos custos do contrato com a EDP acrescem ainda outros gastos indiretos, designadamente os inerentes à disponibilidade e ao uso dos meios operacionais e humanos, relacionados com a gestão e apoio permanente ao serviço das eclusagens.

Face ao exposto, propõe-se o seguinte:

1 — A atualização desta tarifa em 43 %, tendo em vista a reposição do valor da inflação desde a publicação das mesmas em 1999 até 2015, com arredondamento do resultado para a centésima superior;

2 — Tendo em vista minorar o impacto da atualização referida no ponto anterior na estrutura de custos dos operadores, que a mesma seja levada a cabo ao longo de quatro anos;

3 — O término da isenção da respetiva tarifa às embarcações não motorizadas e não rebocadas, quando utilizem uma eclusagem ordinária, dado os gastos associados à realização desta operação serem similares aos das embarcações motorizadas;

4 — Que sejam contemplados os serviços de transposição das eclusas de outras embarcações, equipamento ou material flutuante, como sejam as plataformas e os rebocadores, por não terem sido devidamente previstos no tarifário de 1999.

As tarifas de eclusagem propostas constam do quadro seguinte, onde se estabelece uma comparação com as atualmente em vigor.

#### Tarifas de Eclusagem na VND

Descrição	Tarifa em vigor	Tarifa 2017	Tarifa 2018	Tarifa 2019	Tarifa 2020
	(euros)	(euros)	(euros)	(euros)	(euros)
<b>Tarifa de Eclusagem (a)</b>					
<b>A – Embarcações de carga</b>					
A.1 – Por tonelagem de arqueação bruta (GT)	0,15	0,17	0,19	0,20	0,22
A.2 – Valor mínimo de A.1 ou em lastro	74,82	82,87	90,91	98,95	107,00
<b>B – Embarcações de passageiros</b>					
B.1 – Por passageiro transportado em navio-hotel, excluindo a tripulação	0,60	0,67	0,73	0,80	0,86
B.2 – Valor mínimo para navio-hotel	34,92	38,68	42,43	46,19	49,94
B.3 - Por passageiro transportado noutras embarcações, excluindo a tripulação	0,50	0,56	0,61	0,67	0,72
B.4 – Valor mínimo para embarcações com lotação máxima igual ou inferior a 12 pessoas, ou para house-boats até 12 m de comprimento, inclusive	9,98	11,06	12,13	13,20	14,28
B.5 – Valor mínimo para embarcações com lotação máxima superior a 12 pessoas e inferior a 100, ou para house-boats com comprimento superior a 12 m	19,95	22,10	24,24	26,39	28,53
B.6 – Valor mínimo para outras embarcações	24,94	27,63	30,31	32,99	35,67
<b>C – Embarcações de recreio (b)</b>					
C.1 – Para embarcações até 6 m de comprimento, inclusive	4,99	5,53	6,07	6,60	7,14

Descrição	Tarifa em vigor	Tarifa 2017	Tarifa 2018	Tarifa 2019	Tarifa 2020
	(euros)	(euros)	(euros)	(euros)	(euros)
C.2 – Para embarcações com comprimento superior a 6 m e igual ou inferior a 12 m	9,98	11,06	12,13	13,20	14,28
C.3 – Para embarcações com mais de 12 m de comprimento	19,95	22,10	24,24	26,39	28,53
<b>D – Outras embarcações, equipamento ou material flutuante</b>					
D.1 – Plataformas ou pontões até 12 m de comprimento, inclusive	0,00	20,00	20,00	20,00	20,00
D.2 – Plataformas ou pontões com comprimento superior a 12 m	0,00	75,00	75,00	75,00	75,00
D.3 – Rebocadores até 12 m de comprimento, inclusive	0,00	26,00	26,00	26,00	26,00
D.4 – Rebocadores com comprimento superior a 12 m	0,00	33,00	33,00	33,00	33,00
D.5 – Embarcações não motorizadas ou de pesca artesanal	0,00	5,00	5,00	5,00	5,00
<b>E – Embarcações que transportem materiais explosivos, inflamáveis ou poluentes</b>					
E.1 – A taxa a pagar pelas embarcações está sujeita a um agravamento de 50%	-				
<b>F – Por uma eclusagem extraordinária</b>					
F.1 – Agravamento sobre a taxa a pagar	99,76	110,49	121,21	131,94	142,66

(a) A tarifa de eclusagem é igual para qualquer albufeira e é devida sempre que a embarcação utilizar uma eclusa, quer para a subida, quer para a descida.

(b) Redação anterior "Embarcações motorizadas de recreio e embarcações de pesca não artesanal".

(c) O arredondamento à centésima superior resulta, nas tarifas de valor unitário reduzido, em variações percentuais ligeiramente superiores às demais tarifas.

Pressupondo a estabilidade dos atuais usos, estima-se, com a atualização desta tarifa, obter um incremento da receita na ordem dos 54 mil euros no primeiro ano. Em 2020, quando estiver concluído o processo de atualização gradual destas tarifas, prevê-se que a receita gerada pelas mesmas seja 218 mil euros superior à atual.

Note-se que este incremento de rendimentos se destina unicamente a cobrir os gastos de exploração corrente, não cobrindo os gastos de investimentos necessários à modernização das eclusas de navegação ou despesas de manutenção fora do contrato com a EDP Produção, S. A.

Nos Anexos 3 e 4 constam, no primeiro, os dados estatísticos usados no processo de cálculo do rendimento gerado por esta tarifa e, no segundo, a conta de exploração da tarifa ao longo dos quatro anos da sua implementação.

A conta de exploração por tarifa engloba um conjunto de receitas e gastos previsionais, cuja estimativa obedeceu aos seguintes princípios:

As receitas obtidas foram calculadas através da aplicação das tarifas propostas ao número de eclusagens por tipologia de embarcação, conforme as previsões de tráfego existentes para a VND;

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;

A VND possui um quadro de 14 colaboradores que estão afetos em exclusivo à sua gestão e que se distribuem por três unidades orgânicas: Divisão de Controlo da Navegação e Promoção, Divisão de Gestão das Infraestruturas e Monitorização e Divisão de Gestão Dominial e Administrativa.

Assim, os gastos com estes colaboradores 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, à luz dos princípios supracitados, foram imputados à Tarifa de Eclusagem os seguintes rendimentos e gastos de exploração:

Rendimentos de Exploração: os que resultam da estimativa de receita a obter após a atualização das Tarifas de Eclusagem;

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 comunicações de VHF, de acordo com a estimativa de gastos atribuíveis às atividades subjacentes à Tarifa de Eclusagem;

20 % dos gastos gerais de manutenção, de acordo com a estimativa de gastos atribuíveis aos equipamentos subjacentes à Tarifa de Eclusagem;

14 % dos 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:

25 % dos gastos da Divisão de Controlo da Navegação e Promoção;  
5 % dos gastos da Divisão de Gestão Dominial e Administrativa;

**Outros Gastos de Exploração:**

10 % dos Gastos Gerais 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 Eclusagem;

20 % dos Outros Gastos, de acordo com a estimativa de gastos atribuíveis às atividades subjacentes à Tarifa de Eclusagem.

**A.2 — Tarifa de Utilização da Via**

A tarifa de utilização da via tem como contrapartida de 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 de 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.

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 estritamente necessárias à manutenção e segurança do canal de navegação.

Atualmente, a utilização do canal de navegação sem uso das eclusas é efetuada gratuitamente sem o pagamento de qualquer contraprestação financeira.

Desde 1997, que as diferentes entidades responsáveis pela gestão e exploração da VND têm investido significativamente nas condições de melhoria e segurança do canal de navegação assim como nas comunicações em VHF, destacando-se a obra de construção dos molhes do Douro, com um investimento de cerca de 38 milhões de euros e o sistema de comunicações em VHF (aproximadamente 1,3 milhões de euros), ficando por valorizar os também significativos investimentos realizados com desassoreamentos, sinalização e balizagem.

Com o objetivo de elevar a qualidade do serviço prestado e a melhoria da segurança da navegação, a APDL tem em curso diversos estudos e projetos relacionados, entre outros, com a correção do traçado geométrico do canal de navegação, o *upgrade* do sistema de comunicações em VHF e a modernização das eclusas de navegação, que se poderão traduzir em investimentos na ordem dos 74 milhões de euros no horizonte 2020.

Por tudo o exposto, torna-se imperioso começar a imputar os respetivos gastos ao real utilizador do canal de navegação, de forma a cumprir o princípio do utilizador-pagador e no intuito de recuperar os gastos incorridos com a garantia das condições de circulação no canal de navegação da VND, que até agora foram suportados na íntegra pelo Estado.

Pretende-se com esta nova tarifa fazer face, designadamente, aos encargos realizados com verificação e manutenção do assinalamento do canal de navegação, com comunicações, com realização de hidrografias e dragagens e com os serviços de gestão de tráfego fluvial, resultantes da necessidade de manter a VND em condições de navegabilidade e segurança adequadas.

Esta tarifa terá implementação gradual, à medida que forem sendo realizados os investimentos na via navegável, assumindo um valor crescente ao longo dos próximos quatro anos na razão de 25 % por ano.

Assim as tarifas de utilização da via que se propõe praticar no período 2017-2020 são as seguintes:

Tipo Embarcação	Unidade	Tarifa			
		2017	2018	2019	2020
Passageiros	€/GT/ano	9,13	18,25	27,38	36,50
<b>Recreio e outras</b>					
- Até 6 metros comprimento	€/ mês	5,00	10,00	15,00	20,00
- Entre 6 e 12 metros comprimento		12,50	25,00	37,50	50,00
- Superior a 12 metros comprimento		25,00	50,00	75,00	100,00

A receita previsional, para o ano 2017, resultante da aplicação desta tarifa é de 266 mil euros, sendo que em 2020 se estima que este valor venha a ascender a 1,1 milhões de euros.

Nos Anexos 3 e 4 constam, no primeiro, os dados estatísticos usados no processo de cálculo do rendimento gerado por esta tarifa e, no segundo, a conta de exploração da tarifa ao longo dos quatro anos da sua implementação.

A conta de exploração por tarifa engloba um conjunto de receitas e gastos previsionais, cuja estimativa obedeceu aos seguintes princípios:

As receitas obtidas foram calculadas através da aplicação das tarifas propostas ao número de embarcações em circulação, conforme as previsões de tráfego existentes para a VND;

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 imputáveis a cada um dos serviços prestados;

A VND possui um quadro de 14 colaboradores que estão afetos em exclusivo à sua gestão e que se distribuem por três unidades orgânicas: Divisão de Controlo da Navegação e Promoção, Divisão de Gestão das Infraestruturas e Monitorização e Divisão de Gestão Dominial e Administrativa;

Assim, os gastos com estes colaboradores 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, à luz dos princípios supracitados, foram imputados à Tarifa de Utilização da Via os seguintes rendimentos e gastos de exploração:

Rendimentos de Exploração: os que resultam da estimativa de receita a obter com a introdução da Tarifa de Utilização da Via (TUV);

CMVMC: 79 % dos consumos da VND, de acordo com o histórico de gastos das atividades subjacentes à TUV;

FSE:

40 % dos gastos com o sistema de comunicações de VHF, de acordo com a estimativa de gastos atribuíveis às atividades subjacentes à TUV;

90 % dos gastos de manutenção do canal de navegação;

25 % dos gastos gerais de manutenção, de acordo com a estimativa de gastos atribuíveis aos equipamentos subjacentes à TUV;

32 % dos 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:

35 % dos gastos da Divisão de Controlo da Navegação e Promoção;

40 % dos gastos da Divisão de Gestão das Infraestruturas e Monitorização;

15 % dos gastos da Divisão de Gestão Dominial e Administrativa;

Outros Gastos de Exploração:

40 % 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;

45 % dos Gastos Gerais 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.

**A.3 — Tarifa de Acostagem**

A tarifa de acostagem tem como contrapartida de serviço prestado aos utilizadores pelos sistemas de infraestruturas e equipamentos de acostagem de embarcações existentes na 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.

Desde 1997, que as diferentes entidades responsáveis pela gestão e exploração da VND têm investido significativamente no desenvolvimento das instalações portuárias, através da criação de novos pontos de acostagem e de intervenções de beneficiação significativas com um investimento efetuado na ordem dos 34 milhões de euros, potenciando assim o seu uso e fruição por todos os utentes da VND.

No sentido de providenciar melhores condições de segurança, operacionalidade e conforto aos utentes da Via Navegável do Douro, a APDL tem em curso a realização de diversos projetos que visam a requalificação das infraestruturas de acostagem existentes e também a criação de novos pontos de acostagem.

Atualmente, a acostagem e estacionamento temporário das embarcações é efetuado gratuitamente sem o pagamento de qualquer contra-prestação financeira.

Assim sendo, torna-se necessário, imputar os respetivos gastos ao real utilizador dessas infraestruturas, de forma a cumprir o princípio do utilizador-pagador e no intuito de recuperar os custos incorridos com o desenvolvimento e conservação das instalações portuárias, que até agora foram suportados na íntegra pelo Estado.

Pretende-se com esta tarifa fazer face, designadamente, aos encargos realizados com a reabilitação, conservação e manutenção das infraestruturas e equipamentos, bem como com a gestão das acostagens e estacionamentos de forma a assegurar a operacionalidade e segurança do uso da VND.

Na definição desta tarifa procedeu-se à classificação dos cais em duas categorias:

Classe A: cais com elevada procura, onde importa promover uma maior rotatividade, através de menores tempos de acostagem, por forma a garantir a sua disponibilidade a todas as embarcações que os demandem.

Incluem-se nesta categoria os cais de Entre-os-Rios, Bitetos, Régua, Lamego, Pinhão e Barca d'Alva;

Classe B: cais com baixa procura, onde importa incrementar o número de acostagens de modo a rentabilizar a infra-estrutura e a libertar os cais principais.

Incluem-se nesta categoria todos os restantes cais não identificados no ponto anterior.

Também para esta tarifa se propõe uma implementação gradual ao longo de quatro anos de modo a permitir aos operadores a incorporação da mesma nos seus modelos de negócio.

Propõe-se, então, a cobrança das seguintes tarifas de acostagem unitárias, por metro de comprimento da embarcação e por período indivisível de 2 horas:

Tipo Cais/ Acostagem	Unidade	Tarifa			
		2017	2018	2019	2020
<b>Classe A</b>	€/ metro				
• Acostagem em 1ª linha					
- 1º período de 2 horas		0,19	0,38	0,56	0,75
- Períodos seguintes de 2 horas		0,31	0,63	0,94	1,25
• Acostagem em 2ª linha					
- 1º período de 2 horas		0,10	0,20	0,30	0,40
- Períodos seguintes de 2 horas		0,15	0,30	0,45	0,60
<b>Classe B</b>					
• Acostagem em 1ª linha					
- 1º período de 2 horas		0,10	0,20	0,30	0,40
- Períodos seguintes de 2 horas	0,10	0,20	0,30	0,40	
• Acostagem em 2ª linha					
- 1º período de 2 horas	0,05	0,10	0,15	0,20	
- Períodos seguintes de 2 horas	0,05	0,10	0,15	0,20	

Com a implementação desta tarifa estima-se obter, em 2017, uma receita de 297 mil euros.

Em 2020 prevê-se que esta receita venha a totalizar cerca de 1,2 milhões de euros.

Esta estimativa de receita resulta da atualização da base de cálculo da mesma. Assim, enquanto que no documento enviado à AMT em novembro de 2016 se tinha estimado a receita da tarifa com base nos dados das acostagens do ano 2014, no presente documento efetuou-se igual exercício tendo por base os dados das acostagens realizadas no ano 2015.

Nos Anexos 3 e 4 constam, no primeiro, os dados estatísticos usados no processo de cálculo do rendimento gerado por esta tarifa e, no segundo, a conta de exploração da tarifa ao longo dos quatro anos da sua implementação.

A conta de exploração por tarifa engloba um conjunto de receitas e gastos previsionais, cuja estimativa obedeceu aos seguintes princípios:

As receitas obtidas foram calculadas através da aplicação das tarifas propostas ao número de acostagens realizadas, conforme as previsões de tráfego existentes para a VND;

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 imputáveis a cada um dos serviços prestados;

A VND possui um quadro de 14 colaboradores que estão afetos em exclusivo à sua gestão e que se distribuem por três unidades orgânicas: Divisão de Controlo da Navegação e Promoção, Divisão de Gestão das Infraestruturas e Monitorização e Divisão de Gestão Dominial e Administrativa.

Assim, os gastos com estes colaboradores 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, à luz dos princípios supracitados, foram imputados à Tarifa de Acostagem os seguintes rendimentos e gastos de exploração:

Rendimentos de Exploração: os que resultam da estimativa de receita a obter com a introdução da Tarifa de Acostagem;

CMVMC: 14 % dos consumos da VND, de acordo com o histórico de gastos das atividades subjacentes à Tarifa de Acostagem;

FSE:

40 % dos gastos com o sistema de comunicações de VHF, de acordo com a estimativa de gastos atribuíveis às atividades subjacentes à Tarifa de Acostagem;

10 % dos gastos de manutenção do canal de navegação junto aos cais 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;

25 % dos gastos gerais de manutenção, de acordo com a estimativa de gastos atribuíveis aos equipamentos subjacentes à Tarifa de Acostagem;

32 % dos 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:

35 % dos gastos da Divisão de Controlo da Navegação e Promoção;  
40 % dos gastos da Divisão de Gestão das Infraestruturas e Monitorização;

15 % dos gastos da Divisão de Gestão Dominial e Administrativa;

Outros Gastos de Exploração:

40 % 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;

45 % dos Gastos Gerais 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.

## B — Tarifas de Exploração

Dispõe o n.º 3 do artigo 4.º do Regulamento da Via Navegável do Douro, na sua redação atual, que “Pelo fornecimento ou uso de bens e prestação de serviços aos utentes da via navegável do Douro, relativos à exploração da via navegável do Douro, é devido o pagamento de taxas de exploração.”.

A grande maioria dos serviços supra referidos é prestada regular e gratuitamente aos utentes da VND.

Os gastos anuais diretos suportados com os fornecimentos de água e de energia elétrica aos utentes da VND rondam os 125 mil euros.

Face ao exposto e no sentido de adequar a política tarifária da VND ao custo do serviço prestado é essencial cobrar ao utilizador todos os usos e serviços relacionados com a exploração da VND efetivamente prestados e que até à presente data não eram cobrados por falta do devido enquadramento legal, como sejam os casos dos fornecimentos de água e de energia elétrica ou a recolha de resíduos.

Estas tarifas serão objeto de regulamentação autónoma a publicar pela APDL.

### C — Taxas de Utilização de Domínio Público Hídrico

É competência da entidade gestora da VND, entre outras, administrar o domínio público e respetivos bens integrados na sua área de jurisdição e consequentemente atribuir licenças e concessões para a sua utilização e definir o interesse público do respetivo uso privativo para efeitos de concessão assim como licenciar as utilizações privativas do domínio hídrico relacionadas com a navegação.

Tal como já referido os utentes da VND têm vindo a aproveitar, na sua maioria sem o pagamento de qualquer contrapartida, diversos melhoramentos, efetuados pela entidade gestora das VND, ao nível das infraestruturas de apoio à navegação.

Assim sendo é necessário estabelecer e regulamentar, ao abrigo da Lei da Água e legislação complementar, valores mínimos das taxas a cobrar para os diferentes usos do domínio público hídrico, designadamente para aqueles que até à presente data não eram cobrados por falta do devido enquadramento legal, clarificando os valores atualmente liquidados, de cerca de 5,00€ por metro quadrado de área ocupada indistintamente do uso.

Estas taxas serão objeto de regulamentação autónoma a publicar pela APDL.

### III — Impacto das alterações tarifárias na rentabilidade da VND

Utilizando como base os valores previsionais do ano 2016, é notória a existência de um défice de exploração sem amortizações (EBITDA) de 2,3 milhões de euros. Esta situação, que se tem mantido nos últimos anos, resulta de um modelo tarifário desajustado às necessidades correntes de gestão e manutenção da Via Navegável do Douro, cujos utilizadores apenas suportam os custos de manutenção e operação das eclusas, sendo os restantes gastos cobertos pelo Orçamento de Estado.

Face à integração da Via Navegável do Douro na APDL e assumindo a não continuidade de verbas do Orçamento de Estado para equilibrar as contas da VND, cabe agora à APDL, tentar garantir uma gestão mais eficiente dos recursos e procurar ajustar as receitas aos respetivos serviços prestados, de forma a conseguir ser ressarcida dos gastos de exploração e assegurar uma situação económico-financeira equilibrada.

Este foi o pressuposto assumido na elaboração desta proposta de política tarifária, envolvendo para isso a atualização das tarifas de utilização das eclusas atualmente em vigor, que não sofrem alteração desde 1999, e a criação de novas tarifas mais ajustadas à oferta de infraestruturas e serviços prestados.

A presente proposta, assenta numa perspectiva de utilizador-pagador, permitindo assegurar a sustentabilidade da operação da Via Navegável do Douro, o que beneficiará todos os utilizadores da mesma e consequentemente toda a região.

No quadro seguinte é apresentada a comparação entre a situação atual (Cenário Base) e a situação proposta para o próximo quadriênio (Cenário proposto).

euros

	Cenário Base		Cenário Proposto			Variação %			
	2016	2017	2018	2019	2020	2017/2016	2018/2017	2019/2018	2020/2019
	<b>Vendas e serviços prestados</b>	<b>879 618</b>	<b>1 671 030</b>	<b>2 299 266</b>	<b>2 927 952</b>	<b>3 556 631</b>	90,0%	37,6%	27,3%
Taxa de Eclusagem	506 038	560 437	614 836	669 235	723 634	10,7%	9,7%	8,8%	8,1%
Taxa de Acostagem	0	297 220	594 441	891 661	1 188 882	-	100,0%	50,0%	33,3%
Taxa Utilização da Via	0	265 898	531 565	797 463	1 063 131	-	99,9%	50,0%	33,3%
Taxas de Usos Dominiais	366 580	424 491	432 981	441 640	450 473	15,8%	2,0%	2,0%	2,0%
Outros	7 000	122 983	125 443	127 952	130 511	1656,9%	2,0%	2,0%	2,0%
<b>Subsídios à exploração</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	-	-	-	-
<b>Outros ganhos</b>	<b>650</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	-100,0%	-	-	-
<b>RENDIMENTOS EXPLORAÇÃO</b>	<b>880 268</b>	<b>1 671 030</b>	<b>2 299 266</b>	<b>2 927 952</b>	<b>3 556 631</b>	<b>89,8%</b>	<b>37,6%</b>	<b>27,3%</b>	<b>21,5%</b>
CMV/MC	-5 000	-5 000	-5 100	-5 202	-5 306	0,0%	2,0%	2,0%	2,0%
FSE	-2 116 939	-2 086 053	-2 127 774	-2 170 329	-2 213 736	-15,5%	2,0%	2,0%	2,0%
Gastos com pessoal	-422 241	-459 779	-459 779	-459 779	-459 779	8,9%	0,0%	0,0%	0,0%
Outros gastos	-645 515	-645 978	-649 065	-652 214	-655 426	0,1%	0,5%	0,5%	0,5%
<b>GASTOS EXPLORAÇÃO</b>	<b>-3 189 695</b>	<b>-3 196 809</b>	<b>-3 241 718</b>	<b>-3 287 524</b>	<b>-3 334 247</b>	<b>0,2%</b>	<b>1,4%</b>	<b>1,4%</b>	<b>1,4%</b>
<b>EBITDA</b>	<b>-2 309 426</b>	<b>-1 525 780</b>	<b>-942 451</b>	<b>-359 572</b>	<b>222 384</b>	<b>-33,9%</b>	<b>-38,2%</b>	<b>-61,8%</b>	<b>-161,8%</b>
Gastos de depreciação e amortização	-1 253 050	-1 593 258	-1 593 258	-1 593 258	-1 593 258	27,2%	0,0%	0,0%	0,0%
<b>EBIT</b>	<b>-3 562 476</b>	<b>-3 119 037</b>	<b>-2 535 709</b>	<b>-1 952 830</b>	<b>-1 370 873</b>	<b>-12,4%</b>	<b>-18,7%</b>	<b>-23,0%</b>	<b>-29,8%</b>
Resultados Financeiros	0	0	0	0	0	-	-	-	-
<b>RESULTADOS ANTES IMPOSTOS</b>	<b>-3 562 476</b>	<b>-3 119 037</b>	<b>-2 535 709</b>	<b>-1 952 830</b>	<b>-1 370 873</b>	<b>-12,4%</b>	<b>-18,7%</b>	<b>-23,0%</b>	<b>-29,8%</b>

Pressupostos da análise:

Análise efetuada pressupondo que a VND deixará de receber subsídios à exploração

Ano 2016: valores acrescido de Gastos Gerais de Gestão e de Apoio apurados analiticamente

Receitas previsionais 2017-2020: estimativa das receitas resultantes da aplicação do tarifário proposto

Gastos previsionais 2017-2020:

Ano 2017: Orçamento da APDL-VND, acrescido de estimativa de Gastos Gerais de Gestão e de Apoio

2018 a 2020: assumiu-se um pressuposto de crescimento dos gastos em 2 % ao ano, exceto nos Gastos com o pessoal e nos Gastos de depreciação e amortização, em que se prevê a manutenção do valor de 2017

Não foram consideradas as amortizações decorrentes do investimento em curso no âmbito do projeto Douro Inland Waterway 2020

Como se pode constatar, com esta proposta tarifária o objetivo de equilíbrio operacional da VND é alcançado, através de um incremento gradual da receita distribuído equitativamente ao longo de quatro anos.

Esta alteração tarifária permitirá à VND alcançar um EBITDA positivo, mas, ainda assim, os Resultados antes de Impostos manter-se-ão deficitários, significando que caberá à APDL encontrar outras fontes de financiamento dos investimentos a realizar na infraestrutura.

O quadro seguinte apresenta uma comparação entre as receitas obtidas com tarifário agora proposto e o nível de receitas necessário para cobrir

a totalidade dos gastos da VND, incluindo os custos de investimento, em 2020:

euros

	Cenário Proposto (equilíbrio operacional)	Recuperação total dos gastos (incluindo investimento)	Var. %
	2020	2020	
<b>Vendas e serviços prestados</b>	<b>3 556 631</b>	<b>4 927 512</b>	38,5%
Tarifa de Eclusagem	723 634	1 057 012	46,1%
Tarifa de Acostagem	1 188 882	1 736 600	46,1%
Tarifa Utilização da Via	1 063 131	1 552 915	46,1%
Tarifas de Usos Dominiais	450 473	450 473	0,0%
Outros	130 511	130 511	0,0%
<b>Subsídios à exploração</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	-
<b>Outros ganhos</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	-
<b>RENDIMENTOS EXPLORAÇÃO</b>	<b>3 556 631</b>	<b>4 927 512</b>	38,5%
CMV/MC	-5 306	-5 306	0,0%
FSE	-2 213 736	-2 213 736	0,0%
Gastos com pessoal	-459 779	-459 779	0,0%
Outros gastos	-655 426	-655 426	0,0%
<b>GASTOS EXPLORAÇÃO</b>	<b>-3 334 247</b>	<b>-3 334 247</b>	0,0%
<b>EBITDA</b>	<b>222 384</b>	<b>1 593 265</b>	66,4%
Gastos de depreciação e amortização	-1 593 258	-1 593 258	0,0%
<b>EBIT</b>	<b>-1 370 873</b>	<b>8</b>	-100,0%
Resultados Financeiros	0	0	-
<b>RESULTADOS ANTES IMPOSTOS</b>	<b>-1 370 873</b>	<b>8</b>	-100,0%

Conforme se pode observar, para que fosse atingido o equilíbrio económico total da VND, o nível tarifário a praticar teria de ser cerca de 46 % superior ao proposto.

Torna-se assim inequívoco que a presente proposta de regulamento tarifário configura um cenário de efetiva partilha de risco e de gastos entre a APDL e os utilizadores da VND, cabendo à primeira assumir os encargos resultantes dos investimentos, presentes e futuros, na via navegável e aos segundos assegurar a receita necessária à cobertura dos custos de operação da mesma.

#### Receita tarifária estimada com o segmento marítimo-turístico 2017-2020

	2017	2018	2019	2020
Tarifa Eclusagem . . . . .	560 437 €	614 836 €	669 235 €	723 634 €
Tarifa Utilização Via . . . . .	265 898 €	531 565 €	797 463 €	1 063 131 €
Tarifa Acostagem . . . . .	297 220 €	594 441 €	594 441 €	1 188 882 €
Total . . . . .	1 123 555 €	1 740 842 €	2 061 139 €	2 975 647 €
N.º Passageiros * . . . . .	1 088 737	1 252 048	1 327 171	1 406 801
Valor médio por passageiro . . . . .	1,03 €	1,39 €	1,55 €	2,12 €

\* Estimativa do n.º de passageiros com base no estudo realizado pela FEUP para o projeto Douro's Inland Waterway 2020. No ano 2016 registou-se um movimento efetivo de 946.728 passageiros.

Tal valor é, por exemplo, inferior ao pago por passageiro embarcado/desembarcado no porto de Leixões (4,90 €/passageiro), sendo que no caso da VND o valor médio apurado já considera todas as tarifas que incidem sobre as embarcações, enquanto que no caso de Leixões, para obtermos o preço médio por passageiro ainda teríamos de adicionar à tarifas anteriormente indicada, todas as restantes tarifas que incidem sobre os navios.

Assim sendo, parece-nos que os encargos resultantes do tarifário agora proposto não serão excessivamente penalizadores para os operadores, sendo que o período de 4 anos para implementação do mesmo lhes permitirá ajustarem as suas políticas comerciais de modo a acomodarem as novas tarifas, sem que daí resulte um impacto negativo na sua atividade.

#### V — Auscultação dos operadores da VND sobre a nova política tarifária

A nova política tarifária para a Via Navegável do Douro (VND), que se destina a garantir o equilíbrio de exploração da via, através da recuperação dos custos de exploração, foi apresentada publicamente no dia 14 de julho de 2016, no Auditório José Lima Torres, sito no Centro de Formação da APDL, em Leça da Palmeira, na sequência do convite endereçado em 8 de julho de 2016 a todos os interessados, os operadores da VND.

Em cumprimento do disposto no artigo 100.º do Código do Procedimento Administrativo, no dia 15 de Julho de 2016, foi o projeto do regulamento submetido a audiência dos interessados, para o que lhes foi remetida a apresentação PowerPoint, exibida na reunião do dia 14 de julho, e fixada a data de 30 de setembro de 2016, como data limite para que se pudessem pronunciar sobre o seu conteúdo.

Neste processo verificaram-se dois momentos principais de interação:

1 — Um primeiro resultante de pedidos de esclarecimentos solicitados (nomeadamente através do Ofício conjunto de alguns operadores, de 16 de agosto), com correspondentes respostas emitidas pela APDL (nomeadamente através do Ofício de 6 de setembro);

2 — Um segundo resultante de pedidos de adiamento ou suspensão da aplicação da política tarifária, apresentados em final de setembro, baseados na incerteza sobre o impacto das novas tarifas no negócio, embora não evidenciando de forma efetiva e fundamentada o impacto da nova política tarifária nas respetivas empresas.

As respostas da APDL foram emitidas através de ofícios de 27 de outubro de 2016, com uma proposta final ajustada, atendendo às preocupações manifestadas pelos operadores, alargando o prazo de aplicação gradual da nova política tarifária de 3 para 4 anos e estendendo à tarifa de acostagem a aplicação gradual definida para as restantes tarifas.

Tendo em conta os comentários recebidos e as preocupações manifestadas pelos operadores, a APDL apesar de ter mantido na generalidade o teor do projeto de Regulamento, alargou o prazo de aplicação gradual da nova política tarifária de 3 para 4 anos e estendeu à tarifa de acostagem a aplicação gradual definida para as restantes tarifas.

Esta informação sobre a flexibilização introduzida na aplicação da política tarifária do Douro, através das duas medidas atrás referidas, foi também divulgada a todos os restantes interessados que não se manifestaram neste período.

Por facilidade de exposição, foram agrupados no anexo 2 o convite da APDL, a apresentação PowerPoint de apresentação da política tarifária

#### IV — Impacto das alterações tarifárias nos operadores da VND

De acordo com as simulações efetuadas, estima-se que a implementação do novo tarifário para a VND gere, no primeiro ano, um gasto médio global para os operadores de cerca de 1 € por passageiro transportado, sendo que quando a política tarifária estiver totalmente implementada (i.e. no final do 4.º ano de aplicação) esse gasto ascenderá a pouco mais de 2 € por passageiro transportado.

e respetiva divulgação, bem como toda a correspondência trocada entre os operadores da VND e a APDL.

Considerando que a versão de novembro de 2016 do projeto de Regulamento, foi revista e aditada, a APDL entende, nos termos da alínea c) do artigo 10.º dos respetivos Estatutos (aprovados pelo Decreto-Lei n.º 335/1998, de 3 de novembro) e do artigo 101.º do Código de Procedimento Administrativo (CPA, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 4/2015, de 07 de janeiro), submeter esta nova versão do projeto de Regulamento acima identificado a escrutínio público, pelo que todos os comentários, sugestões e contributos em relação ao mesmo devem ser remetidos à APDL, até ao 30.º dia útil após publicação neste *Diário da República*, para o endereço de correio eletrónico [correio@apdl.pt](mailto:correio@apdl.pt) ou por correio normal, para a morada da APDL (Avenida da Liberdade, 4450-718 Leça da Palmeira), com a referência Regulamento de Tarifas 2017 da Via Navegável do Douro — Pronúncia.

Os demais documentos associados a este processo encontram-se disponíveis para download nos sites [apdl.pt](http://apdl.pt) e [douro.apdl.pt](http://douro.apdl.pt).

23 de outubro de 2017. — A Presidente do Conselho de Administração, *Guilhermina Maria da Silva Rego*.

310881535

### CENTRO HOSPITALAR DE LISBOA CENTRAL, E. P. E.

#### Aviso n.º 13263/2017

**Procedimento concursal comum conducente ao recrutamento de pessoal médico, para preenchimento de um posto de trabalho da categoria de Assistente Graduado Sênior de Medicina Interna da carreira especial médica/carreira médica — Área de exercício hospitalar do Centro Hospitalar de Lisboa Central, E. P. E.**

Faz-se público que, nos termos do Despacho n.º 7509/2017, de 11-08, dos Gabinetes dos Ministros das Finanças e da Saúde, Despacho n.º 7541/2017, de 18-08-2017, do Secretário de Estado da Saúde, e deliberação do Conselho de Administração do Centro Hospitalar de Lisboa Central, E. P. E., de 07-09-2017, se encontra aberto pelo prazo de 10 dias úteis a contar do dia seguinte ao da publicação do presente aviso no *Diário da República*, procedimento concursal comum para preenchimento de 1 (um) posto de trabalho, da categoria de assistente graduado sênior de medicina interna da carreira especial médica/carreira médica — área de exercício hospitalar, neste Centro Hospitalar.

1 — Legislação aplicável — O procedimento concursal comum aberto pelo presente aviso rege-se pelo disposto nos Decretos-Leis n.ºs 176/2009 e 177/2009, ambos de 04-08, na redação que lhes foi dada pelo Decreto-Lei n.º 266-D/2012, de 31-12, no Acordo Coletivo de Trabalho n.º 2/2009, publicado na 2.ª série do *Diário da República*, n.º 198, de 13-10, adiante designado abreviadamente por A.C.T., celebrado entre os Sindicatos representativos do setor e pelas entidades públicas empresariais nele identificadas, com as posteriores alterações publicadas no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 210, de 27-10-2015, A.C.T. entre o Centro Hospitalar de Coimbra, E. P. E. e outros, e a Federação Nacional dos Médicos — FNAME e outro, publicado no *Boletim do Trabalho e Emprego* (B.T.E.) n.º 41, de 08-11-2009, com as alterações constantes do A.C.T. celebrado entre os mesmos intervenientes, publicado no B.T.E. n.º 1, de 08-01-2013, e no A.C.T. relativo à tramitação concursal de