



APDL

ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS
DOURO • LEIXÕES • VIANA

**PROPOSTA DE ATUALIZAÇÃO DO REGULAMENTO DE TARIFAS DA VIA
NAVEGÁVEL DO DOURO 2024**

CONSULTA PÚBLICA

SETEMBRO / 2023

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.

Assim, para 2023, 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.

Durante o ano 2023, perspetiva-se que o movimento de passageiros na VND registe um forte crescimento, continuando uma trajetória de aproximação progressiva aos valores registados em 2019, antes da pandemia de Covid-19.

Tal crescimento da atividade acarreta, porém, um aumento dos custos de funcionamento e manutenção da infraestrutura, o qual associado ao crescimento dos preços dos bens e serviços, conduzem à necessidade de, pelo menos, proceder à atualização das tarifas de circulação da VND em +5,2%, em linha com a taxa de inflação prevista para o ano 2023 divulgada pelo Banco de Portugal no seu boletim económico de junho de 2023.

2. Evolução e caracterização e da atividade da VND

a) Evolução da atividade no período 2021-2023

No quadro seguinte apresentam-se os principais dados relativos à atividade da Via Navegável do Douro nos anos 2021, 2022 e nos primeiros sete meses de 2023:

	2021	2022	2023 (até julho)
Nº Passageiros	279 137	1 126 738	632 251
- Passageiros em Navio Hotel	33 307	89 281	53 692
- Passageiros MT - Cruzeiros 1 dia	74 438	164 589	76 122
- Passageiros MT - Mesma Albufeira	160 883	863 544	498 123
- Passageiros Embarcações Recreio	10 509	9 324	4 314
Nº Acostagens	4 495	9 178	4 760
- Tempo médio acostagem (horas)	20,89	12,64	13,80
- Comprimento médio embarcações (metros)	65,05	58,75	60,08
Nº Eclusagens	9 379	15 492	7 883
- nº médio de passageiros	43,84	63,18	64,74
- nº médio de tripulantes	16,65	19,31	20,69

Durante o ano 2022, ultrapassadas as condicionantes decorrentes da Covid-19, a atividade marítimo-turística na VND registou um forte crescimento:

- O número de passageiros transportados quadruplicou em comparação com o ano 2021, sendo esse crescimento particularmente notório no segmento dos cruzeiros na mesma albufeira que registaram cinco vezes mais passageiros que no ano transato. Já os cruzeiros em navio-hotel e os cruzeiros de 1 dia mais do que duplicaram o número de passageiros transportados face ao ano anterior.
- O número de acostagens realizadas em 2022 duplicou face ao ano anterior, em função do crescimento do movimento de embarcações. O tempo médio de cada acostagem realizada apresentou uma diminuição de 39% em virtude da diminuição do tempo de imobilização das embarcações.
- O número de eclusagens cresceu 65% face a 2021, aproximando-se dos valores pré-pandemia. O número médio de passageiros e tripulantes transportados cresceu respetivamente 44% e 16%, denotando uma melhoria das taxas de ocupação.

Para 2023, é esperado que a atividade marítimo-turística na VND venha a conhecer um novo crescimento face ao ano anterior, com o movimento de passageiros a atingir valores próximos dos registados em 2019.

Com efeito, o movimento acumulado de passageiros registado até julho de 2023 apresenta um crescimento de 9% face a igual período do ano anterior, sendo que no segmento dos Navio-Hotel esse incremento atinge os 17%.

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 2023 e previsões para 2024.

Dos 114 (cento e catorze) utilizadores consultados, apenas 6 (seis) responderam ao pedido e destes 2 (dois) alegaram não possuírem elementos para efetuarem a projeção solicitada.

Não obstante o reduzido número de respostas recebidas, as mesmas denotam uma expectativa moderada de crescimento da atividade marítimo-turística na VND durante o ano 2024.

De acordo com os elementos disponíveis, a APDL estima que, em 2023, se venha a atingir um movimento de 1,225 milhões de passageiros na VND.

Para 2024, tendo em consideração as previsões dos operadores, considera-se que poderá ocorrer um crescimento de 5,5% do tráfego, atingindo-se um total de 1,293 milhões de passageiros movimentados.

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

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

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

- **Tarifa de Eclusagem:**

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

Ao longo da VND existem cinco eclusas:

- Crestuma
- Carrapatelo
- Régua
- Valeira
- Pocinho.

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

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

A Via Navegável do Douro estende-se por 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, 13 colaboradores, distribuídos pelas seguintes unidades orgânicas:

Unidade orgânica	Nº colaboradores
Divisão de Controlo da Navegação e Promoção	5
Divisão de Gestão das Infraestruturas e Monitorização	3
Divisão de Gestão Dominial	5
Total	13

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 cerca de 25,7 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 €
jun-2023*	95 996 €
Total	25 705 328 €

* Valor do investimento realizado até junho de 2023.

Daquele montante global destacam-se os investimentos realizados em:

- Melhoria do canal de navegação: 922 mil euros;
- Construção e reabilitação de cais e infraestruturas: 8,9 milhões de euros;

- Sistemas de informação, comunicação e controlo do tráfego: 4,3 milhões de euros;
- Cartografia oficial do Rio Douro: 2,1 milhões de euros;
- Sinalização, balizagem e ajudas à navegação: 2,9 milhões de euros;
- Rebocador multifunções: 3 milhões de euros;
- Redes de água, energia e recolha de resíduos: 869 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 2024 está prevista a realização de investimentos na VND no valor de 1,5 milhões de euros, dos quais cerca de 630 mil euros em melhorias nos cais e no canal de navegação, 350 mil euros em assinalamento e balizagem, 200 mil euros em sistemas de comunicação e controlo do tráfego, 100 mil euros no sistema de gestão de resíduos e 150 mil euros em sistemas de segurança.

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 2022 correspondem a valores reais;
- Os custos e receitas apresentados para o ano 2023 correspondem a valores estimados no exercício em curso no âmbito da elaboração do Plano de Atividades e Orçamento 2024-2026 da APDL, 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 2024 correspondem a valores previsionais com base no Plano de Atividades e Orçamento 2024-2026 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 13 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

A forte recuperação da atividade verificada durante o ano 2022 teve reflexo na receita tarifária arrecadada, a qual ultrapassou os 2,3 milhões de euros, representando um crescimento de 54% face ao ano anterior.

Tal possibilitou a redução do défice de exploração em 35% face a 2021, atingindo os 938 mil euros.

valores em Euros

	2022	2023	2024	Variação %	
	Real	Estimativa	Previsão	2022/ 2023	2023/ 2024
Vendas e serviços prestados	2 352 925	2 904 752	3 584 283	23%	23%
Tarifa de Eclusagem	717 338	882 955	1 101 488	23%	25%
Tarifa de Acostagem	340 909	548 461	714 637	61%	30%
Tarifa Utilização da Via	315 269	321 540	417 067	2%	30%
Tarifa Recolha Resíduos	458 233	576 437	757 802	26%	31%
Tarifas de Usos Dominiais	400 279	404 665	376 078	1%	-7%
Outros	120 896	170 694	217 212	41%	27%
Subsídios à exploração	0	0	0	-	-
Outros ganhos	0	0	0	-	-
RENDIMENTOS EXPLORAÇÃO	2 352 925	2 904 752	3 584 283	23%	23%
CMVMC	-21 752	-15 842	-31 830	-27%	101%
FSE	-2 227 442	-3 398 456	-3 989 735	53%	17%
Gastos com pessoal	-559 708	-572 143	-707 485	2%	24%
Outros gastos	-481 970	-497 597	-501 169	3%	1%
GASTOS EXPLORAÇÃO	-3 290 872	-4 484 039	-5 230 219	36%	17%
EBITDA	-937 947	-1 579 287	-1 645 936	68%	4%
Gastos de depreciação e amortização	-2 842 072	-2 817 740	-2 697 258	-1%	-4%
EBIT	-3 780 019	-4 397 027	-4 343 194	16%	-1%
Resultados Financeiros	0	0	0	-	-
RESULTADOS ANTES IMPOSTOS	-3 780 019	-4 397 027	-4 343 194	16%	-1%

Para 2023 é esperado que o movimento de passageiros na VND continue a crescer, ficando, no entanto, aquém os valores registados no ano 2019, antes do aparecimento da pandemia de SARS-CoV-2.

Ainda assim, os rendimentos de exploração deverão crescer 23% face a 2022, destacando-se o aumento da receita com as tarifas de acostagem (61%), de eclusagem (23%) e de recolha de resíduos (26%).

Contudo, estima-se que, em 2023, os gastos de exploração registem um crescimento de 36% face ao ano anterior, motivado, em grande medida, pelo aumento dos gastos com Fornecimentos e Serviços Externos (FSE) em 53%.

Conforme se pode observar no quadro seguinte, este incremento dos gastos com FSE fica a dever-se principalmente à necessidade de realização de dragagens de manutenção do canal de navegação, cujo custo deverá ultrapassar 1 milhão de euros durante os anos 2023 e 2024.

Euros

	2022	2023	2024	Variação %	
	Real	Estimativa	Previsão	2022/2023	2023/2024
Fornecimentos e Serviços Externos	2 227 442	3 398 456	3 989 735	53%	17%
<i>Electricidade</i>	150 131	335 465	351 000	123%	5%
<i>Operação e Manutenção Eclusas</i>	585 050	645 485	815 521	10%	26%
<i>Recolha Resíduos</i>	424 646	450 881	602 164	6%	34%
<i>Dragagens de manutenção</i>	0	592 000	505 000	-	-15%
<i>Conservação e Reparação</i>	384 923	619 050	748 577	61%	21%
<i>Outros FSE</i>	682 691	755 574	967 474	11%	28%

De igual modo, os gastos de conservação e reparação e os gastos com a eletricidade consumida deverão registar, em 2023, aumentos de 61% e 123% respetivamente.

Deste modo, não obstante a variação residual das restantes rúbricas de gastos, o défice de exploração dever aumentar 68% face a 2022, atingindo 1,58 milhões de euros.

Para o ano 2024 prevê-se que a atividade marítimo-turística na VND prossiga uma trajetória de crescimento, pelo que a receita de exploração deverá crescer 23% face a 2023 (estimativa).

Não obstante, o défice de exploração deverá registar um agravamento de 4% em função do incremento dos gastos com FSE, em particular com a Operação e Manutenção Eclusas, com a Recolha de Resíduos e com Conservação e Reparação.

Assim, 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 2022 em comparação com a rentabilidade estimada:

EBITDA	2022	2022
	Estimativa	Real
Tarifa de Eclusagem	-168 964 €	-148 378 €
Tarifa de Utilização da Via	-109 505 €	-205 045 €
Tarifa de Acostagem	-354 602 €	-466 160 €

A tarifa de Eclusagem registou um défice inferior ao esperado em 12%, que se deveu a um desvio positivo de 17 mil euros da receita, por um lado, e a um desvio negativo de 4 mil euros nos gastos originado, principalmente, pelos custos com o pessoal que ficaram 19 mil euros abaixo do estimado.

No caso da TUV o défice de exploração superou em 87% o valor estimado. O principal motivo para este desvio prende-se com os gastos de conservação e manutenção do canal de navegação, que ultrapassaram em cerca de 100 mil euros o montante previsto.

De igual modo a tarifa de Acostagem registou um agravamento do défice de exploração em 31%. Se a receita arrecadada ficou 21 mil euros abaixo da estimativa, os gastos de exploração registaram um desvio positivo de 13% motivado, sobretudo, pelos gastos de conservação e manutenção dos cais e fluminas que superaram em 107 mil euros o valor previsto.

No Anexo I apresentam-se as contas de exploração por tarifa para os anos 2022, 2023 e 2024.

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

EBITDA	2022	2023	2024
	Real	Estimativa	Previsão
Tarifa de Eclusagem	-148 378 €	-83 010 €	-79 575 €
Tarifa de Utilização da Via	-205 045 €	-966 203 €	-944 656 €
Tarifa de Acostagem	-466 160 €	-392 753 €	-277 913 €

Em 2023, o crescimento esperado da atividade marítimo-turística deverá permitir uma redução dos défices de exploração das tarifas de Eclusagem e Acostagem, face ao ano anterior, em 44% e 16% respetivamente.

No que respeita à TUV, não obstante o incremento da receita da tarifa, o resultado de exploração deverá registar uma degradação significativa, originada, em particular, pela realização de dragagens de manutenção que acarretarão um gasto estimado de 592 mil euros.

Para 2024, prevê-se que a continuação do crescimento da atividade, acompanhado por um maior controlo dos gastos de operação, venha permitir uma redução dos défices de exploração das tarifas de Eclusagem (-4%), TUV (-2%) e Acostagem (-29%) face a 2023.

O previsível aumento dos gastos com a Operação e Manutenção das Eclusas, no caso da tarifa de Eclusagem, e a continuação da realização de dragagens de manutenção do canal, no caso da TUV, deverão impedir uma melhoria mais expressiva do EBITDA daquelas tarifas.

5. Conclusão e proposta de atualização tarifária

A progressiva normalização da atividade marítimo-turística na VND conduziu a um crescimento significativo do movimento de passageiros, o qual se espera que venha a prosseguir no futuro próximo, permitindo alcançar os níveis de tráfego pré-pandemia.

Tal possibilitou à APDL a recuperação de alguma da receita tarifária perdida durante o período pandémico, conduzindo, no ano 2022, a uma redução do défice global de exploração de 35% face ao ano anterior.

No entanto, a persistência de algumas tensões inflacionistas, associadas a uma crescente necessidade de manutenção da infraestrutura operacional da VND, deverão conduzir, em 2023 e 2024, a um aumento os gastos de exploração da via em 36% e 17%, respetivamente.

Assim, propõe-se a atualização das tarifas de circulação na VND para o ano 2024 em **+5,2%**, em linha com a previsão de inflação para o ano 2023 formulada pelo Banco de Portugal no seu boletim económico de junho de 2023.

Tal medida permitirá mitigar o impacto do aumento dos gastos de operação, não impedindo, no entanto, um agravamento do défice de exploração da VND em 4% em 2024, para cerca de 1,6 milhões de euros.

Recorda-se que o tarifário em vigor em 2023 engloba já reduções de 60% na Tarifa de Acostagem e de 25% na Tarifa de Utilização da Via, as quais se manterão inalteradas.

Assim, a presente proposta de atualização das tarifas da VND não visa a correção do défice estrutural da gestão da infraestrutura, principal objetivo da política tarifária aprovada, mas apenas repercutir nos utilizadores o significativo aumento dos custos de operação suportados pela APDL no decurso do ano 2023, evitando, assim, uma degradação significativa da situação económico-financeira da unidade de negócio.