



# **Relatório de Monitorização da Implementação do Regulamento de Tarifas da Via Navegável do Douro**

## **Exercícios de 2023 e 2024**

## **Conteúdo**

<b>I – ENQUADRAMENTO .....</b>	<b>3</b>
<b>II - ANTECEDENTES .....</b>	<b>6</b>
<b>III - ANÁLISE .....</b>	<b>9</b>
<b>III.I - Separação contabilística da atividade da VND em relação à gestão da APDL de outras infraestruturas portuárias.....</b>	<b>10</b>
<b>III.II - Análise das contas de exploração real global e por tarifa da unidade de negócio da VND, apuradas pela APDL, nos exercícios de 2023 e 2024, em resultado da aplicação da política tarifária em vigor, bem como dos regulamentos tarifários subjacentes.....</b>	<b>13</b>
<b>III.II.I - Conta de exploração real global da unidade negócio de VND, exercícios de 2023 e 2024. ....</b>	<b>13</b>
<b>III.II.II - Conta de exploração real da unidade de negócio VND, por tarifa, exercícios de 2023 e 2024.....</b>	<b>23</b>
<b>III.II.II.I - Conta de exploração real da tarifa de eclusagem, exercícios de 2023 e 2024.....</b>	<b>25</b>
<b>III.II.II.II - Conta de exploração real da tarifa de utilização da via (TUV), exercícios de 2023 e 2024.....</b>	<b>27</b>
<b>III.II.II.III - Conta de exploração real da tarifa de acostagem, exercícios de 2023 e 2024.....</b>	<b>28</b>
<b>III.II.II.IV - Conta de exploração real outras tarifas, exercícios de 2023 e 2024.....</b>	<b>30</b>
<b>IV - PERSPETIVA DA IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA TARIFÁRIA DA VND PARA O EXERCÍCIO DE 2025 .....</b>	<b>32</b>
<b>V – BENCHMARKING INTERNACIONAL – VIAS NAVEGÁVEIS INTERIORES .....</b>	<b>33</b>
<b>VI - CONCLUSÕES .....</b>	<b>37</b>
<b>VII – RECOMENDAÇÕES .....</b>	<b>42</b>

## I – ENQUADRAMENTO

1. A presente avaliação inscreve-se no cumprimento da missão da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), enquanto regulador económico independente, nos termos dos seus Estatutos, aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, e da Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, e tem como base as atribuições previstas no n.º 1 do artigo 5.º dos referidos Estatutos, designadamente, zelar pelo cumprimento do enquadramento legal, nacional, internacional e da União Europeia, aplicável à regulação, supervisão, promoção e defesa da concorrência, visando o bem público, a defesa dos interesses dos cidadãos e dos operadores económicos, e a monitorização e acompanhamento das atividades dos mercados da mobilidade e dos transportes terrestres e fluviais.
2. É objetivo da AMT criar um ambiente regulatório mais favorável, eficiente e facilitador do desenvolvimento integrado do Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes, bem como do investimento estruturante no tecido produtivo, de forma a promover o crescimento económico e do emprego, e o desenvolvimento de uma mobilidade sustentável como expressão de cidadania.
3. Por outro lado, existe a necessidade de "*assegurar o funcionamento eficiente dos mercados*" e "*a concorrência (...) entre os agentes mercantis*", em linha com o previsto nas alíneas f) do artigo 81.º e a) do artigo 99.º, ambos da Constituição da República Portuguesa, bem como a defesa pela aplicação do princípio da equivalência no que se refere à relação custo-benefício entre a taxa e a prestação administrativa que esta visa compensar, que constituem vetores que norteiam a atuação da AMT.
4. A AMT tem preconizado que a definição de procedimentos claros, objetivos e sistematizados de envio de informação das entidades reguladas é essencial para o exercício das respetivas obrigações legais e estatutárias, tendo sempre presente o objetivo de melhor servir o interesse público sem descurar os interesses de todos os intervenientes.
5. A base legal para a fixação de tarifas decorre da alínea e) do n.º 3 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 335/98, de 3 de novembro, na sua última redação, onde é estabelecido que são conferidas à Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S.A. (APDL), entre outras, a competência para "*fixação das*

*taxas e tarifas a cobrar pela utilização dos portos, da via navegável do rio Douro e das infraestruturas ferroviárias sobre a sua gestão, bem como os serviços neles prestados, e pela ocupação de espaços dominiais ou destinados a atividades comerciais ou industriais”.*

6. Nesse sentido, o Conselho de Administração da AMT decidiu, nos termos da Deliberação n.º AMT-D022/2018, de 12 de abril de 2018, aprovar a proposta de regulamento de tarifas da Via Navegável do Douro (VND), apresentada pela APDL, considerando que a mesma estava em “*compliance*” com a legislação aplicável e promove o equilíbrio entre as diferentes racionalidades e interesses: investidores, profissionais/ utilizadores, consumidores e/ou cidadãos e contribuintes.
7. Deliberou ainda aprovar um conjunto de recomendações, a implementar pela APDL ao longo do período de referência estabelecido (2018-2021), que visavam a promoção de uma cultura de transparência e objetividade bem como o reforço da garantia da “*compliance*” do regulamento durante a sua vigência, promovendo a transparência dos processos administrativos e viabilizando a recolha e tratamento da informação relevante necessária à execução e fiscalização daquele regulamento, designadamente:
  - implementar procedimentos de consultas regulares aos utilizadores e recolher informação relevante para o cálculo das taxas;
  - ter uma adequada separação contabilística da atividade da VND em relação à gestão de outras infraestruturas portuárias;
  - reavaliar periodicamente os termos do regulamento e avaliar os impactos do mesmo; e
  - promover a competitividade da atividade e da sua eficácia e eficiência na exploração da VND.
8. Nesse sentido, a AMT considerou que o Regulamento da APDL n.º 443/2018, de 20 de julho (Regulamento de Tarifas 2018 da VND) deveria ser objeto de avaliação anual durante o período de referência estabelecido (2018-2021), no sentido de poderem ser introduzidos os ajustes que se verificassem necessários face à realidade da atividade apurada, com base nos dados anuais reais, permitindo

assim obter dados auditáveis que garantam a transparência e objetividade da relação entre a APDL e os agentes económicos e na relação destes entre si.

9. Tendo-se esgotado em 2021 o período de referência inicial de quatro anos para a plena implementação da nova política tarifária da VND e das correspondentes recomendações no âmbito dos relatórios de monitorização, a APDL solicitou a extensão desse período de referência até 2027, face às repercussões causadas pela pandemia e pela guerra na Ucrânia.
10. Nesse sentido e de forma a responder à extensão do período de referência até 2027, o processo anual de monitorização da atualização do regulamento de tarifas da VND, da implementação das recomendações efetuadas e avaliação da eventual necessidade de alteração dos termos estruturais do regulamento ou de modelação/calibração dos valores das tarifas para os exercícios seguintes, manter-se-á como uma atividade anual incluída no Plano de Atividades da AMT até 2027. No caso específico do Plano de Atividades de 2025, a referida atividade encontra-se prevista na Prioridade Estratégica 2 (P.E.2) ; Objetivo Operacional 2.3 (O.O.2.3) que determina a realização de uma ação de Supervisão para monitorização da implementação do regulamento de tarifas da VND, tendo em conta as recomendações efetuadas pela AMT e no sentido de assegurar a objetividade e transparência das tarifas e a sustentabilidade deste mercado.
11. De referir que, sem prejuízo da ponderação sobre a necessidade de reavaliação do enquadramento legislativo e regulamentar aplicável ao setor marítimo-portuário, incluindo as matérias atinentes às vias navegáveis interiores<sup>1</sup>, reforçada pelo Regulamento (UE) 2017/352 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de fevereiro de 2017, que estabelece o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos, a AMT tem defendido, como atrás referido, que a definição de procedimentos claros, objetivos e sistematizados de reporte de informação de entidades reguladas é essencial

---

<sup>1</sup> Através do ofício 3646-CA/2020, de 13 de agosto, a AMT recomendou ao Governo que “*que sejam desenvolvidas diligências no sentido de o enquadramento legal europeu relativo a vias navegáveis interiores ser aplicável a Portugal, designadamente promovendo a eliminação das exceções previstas nas diretivas, anteriormente não obstadas pelo país, bem como se iniciem os procedimentos para a elaboração da legislação nacional de transposição das mesmas para o ordenamento jurídico nacional*”, recomendação baseada, também, nas considerações transmitidas pela APDL pelo ofício 675/2020, de 31 de julho.

De ressaltar que, desde então, foi publicado o Decreto-Lei n.º 9/2022, de 11 de janeiro, que assegura a execução das obrigações decorrentes do Regulamento (UE) 2017/352, que estabelece o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos e o Decreto-Lei n.º 39/2023, de 30 de maio, que estabelece as regras de certificação das pessoas que operam em embarcações que navegam nas vias navegáveis interiores

para o exercício das suas atribuições, com o objetivo de melhor servir o interesse público e de ter em devida conta os interesses de todos os “*stakeholders*”.

## II - ANTECEDENTES

12. Em 12 de abril de 2018, o Conselho de Administração da AMT aprovou, nos termos da Deliberação n.º AMT-D022/2018, a proposta de regulamento de tarifas da VND, apresentada pela APDL, que prevê que, anualmente, se proceda à monitorização da implementação das recomendações então efetuadas, com o objetivo de permitir uma correta avaliação e aferição da eventual necessidade de alteração dos termos estruturais do regulamento ou de modelação/calibração dos valores das tarifas para os anos seguintes.
13. Em 10 de maio de 2019, o Conselho de Administração da AMT, nos termos da Deliberação n.º AMT-D042/2019, aprovou a proposta de atualização do regulamento de tarifas da VND para 2019, que alterou o Regulamento n.º 443/2018, de 20 de julho (Regulamento de Tarifas 2018 da VND) apresentado pela APDL.
14. Em 10 de outubro de 2019, o Conselho de Administração da AMT, nos termos da Deliberação n.º AMT-D115/2019, aprovou o projeto de proposta de regulamento de tarifas de receção e gestão de resíduos da VND.
15. Em 5 de agosto de 2020, o Conselho de Administração da AMT, nos termos da Deliberação n.º AMT-D086/2020, aprovou a proposta de medidas tarifárias para 2020 da VND.
16. Em 14 de janeiro de 2021, o Conselho de Administração da AMT, nos termos da Deliberação n.º AMT-D003/2021, aprovou a proposta de medidas tarifárias para 2021 da VND.
17. Em 1 de julho de 2021, foi publicado na página eletrónica da AMT o relatório de monitorização da implementação do regulamento tarifário da VND – exercícios de 2018 e 2019.
18. Em 21 de abril de 2022, o Conselho de Administração da AMT, nos termos da Deliberação n.º AMT-D062/2022, aprovou a proposta de medidas tarifárias para 2022 da VND.

19. Em 10 de maio de 2022, foi publicado na página eletrónica da AMT o relatório de monitorização da implementação do regulamento tarifário da VND – exercício de 2020.
20. Em 10 de novembro de 2022, através do ofício n.º 07582-CA/2022, a AMT, de forma a desencadear a ação de monitorização do regulamento de tarifas da VND, relativa ao exercício de 2021, e de seguimento do recomendado na sua deliberação de aprovação e no relatório de análise à implementação do regulamento de tarifas da Via Navegável do Douro, relativa ao exercício de 2020, solicitou à APDL o envio das evidências que demonstrassem, na prestação de contas do exercício de 2021, e no processo de consulta pública para 2022, a implementação das recomendações até então formuladas.
21. Em 29 de dezembro de 2022, o Conselho de Administração da AMT deliberou aprovar a proposta de revisão do Regulamento de Tarifas de Receção e Gestão de Resíduos da VND para 2023, conforme Parecer n.º 95/AMT/2022, de 29 de dezembro de 2022.
22. Por e-mails datados de 5 de dezembro de 2022 e 6 de janeiro de 2023, a APDL remeteu a informação solicitada no ofício n.º 07582-CA/2022, de 10 de novembro de 2022, tendo-se considerado que a informação remetida permitia o cumprimento do objetivo da ação em referência.
23. Em 25 de maio de 2023, o Conselho de Administração da AMT, através da Deliberação n.º AMT- D041/2023, decidiu aprovar o projeto de Regulamento de Tarifas para 2023 na VND, nos termos e com os fundamentos da Informação AMT/2023/148 e respetivo parecer de 12 abril de 2023.
24. Em 28 de dezembro de 2023, o Conselho de Administração da AMT, através da Deliberação n.º AMT- D302/2023, decidiu aprovar o projeto de Regulamento de Tarifas para 2024 na VND, nos termos e com os fundamentos da Informação AMT/2023/722 e respetivo parecer de 20 de dezembro de 2023.
25. Em 18 de dezembro de 2023, através do ofício n.º 07185-CA/2023, a AMT, de forma a desencadear a ação de monitorização do regulamento de tarifas da VND relativa ao exercício de 2022, e de seguimento do recomendado na sua deliberação de aprovação e no relatório de análise à implementação do regulamento de tarifas da VND, relativa ao exercício de 2021, solicitou à APDL, o

envio das evidências que demonstrassem, na prestação de contas do exercício de 2022, e no processo de consulta pública para 2023, a implementação das recomendações até então formuladas.

26. Em 29 de dezembro de 2023, foi publicado na página eletrónica da AMT o relatório de monitorização da implementação do regulamento tarifário da VND – exercício de 2021.
27. Por e-mail datado de 12 de janeiro de 2024, a APDL remeteu a informação solicitada no ofício n.º 07185-CA/2023, de 18 de dezembro 2023, tendo-se considerado que a informação remetida permitia o cumprimento do objetivo da ação em referência.
28. Em 19 de abril de 2024, o Conselho de Administração da AMT, através da Deliberação n.º D59/2024, decidiu aprovar o projeto de Regulamento de Tarifas de Receção e Gestão de Resíduos da VND para 2024, nos termos e com os fundamentos da Informação AMT/2024/246 e respetivo parecer de 11 de abril de 2024.
29. Em 7 de outubro de 2024, através do ofício N/Referência 06362-CA/2024, a AMT comunicou à APDL que pretendia desenvolver no terreno a ação de supervisão prevista no Plano de Atividades AMT 2024 (Prioridade Estratégica P.E.1; Objetivo Operacional O.O.1.4.) no âmbito da monitorização da implementação do regulamento de tarifas da VND tendo em conta as recomendações efetuadas pela AMT, nos sucessivos relatórios de monitorização desde 2018, com o objetivo de robustecer a objetividade e transparência das tarifas para os utilizadores e a sustentabilidade deste mercado relevante das vias navegáveis interiores.
30. Em 23 e 24 de outubro de 2024, realizou-se a supramencionada ação de supervisão no terreno, que incluiu sessões de trabalho nas instalações da APDL em Leça da Palmeira e do Peso da Régua e visitas a infraestruturas fundamentais, como o Centro de Coordenação de Operações, os cais do Peso da Régua e de Lamego e a eclusa de Peso da Régua.
31. Em 18 de dezembro de 2024, foi submetido à APDL, para audiência de interessados o Relatório de monitorização da implementação do Regulamento de Tarifas da Via Navegável do Douro – exercício de 2022.



32. Em 19 de dezembro de 2024, o Conselho de Administração da AMT, através da Deliberação n.º AMT- D338/2024, decidiu aprovar o projeto de Regulamento de Tarifas para 2024 na VND, nos termos e com os fundamentos da Informação AMT/2024/982 e respetivo parecer de 10 de dezembro de 2024.
33. Em 5 de fevereiro de 2025, a APDL via e-mail, informou a AMT, que tomou conhecimento do Relatório de monitorização à implementação do Regulamento de Tarifas da VND relativo ao exercício de 2022, tendo registado, com agrado, as conclusões globalmente positivas expressas no mesmo, informando ainda que não identificou no referido Relatório informação abrangida por confidencialidade e ou segredo comercial.
34. Em 17 de fevereiro de 2025, foi publicado na página eletrónica da AMT, o Relatório de monitorização da implementação do regulamento tarifário da VND – exercício de 2022.
35. Em 4 de junho de 2025, através do ofício n.º 02479-CA/2025, a AMT, de forma a desencadear a ação de monitorização do regulamento de tarifas da VND relativa aos exercícios de 2023 e 2024, e de seguimento do recomendado no relatório de análise à implementação do regulamento de tarifas da VND, relativa ao exercício de 2022, solicitou à APDL, o envio das evidências que demonstrassem, na prestação de contas dos exercícios de 2023 e 2024, e no processo de consulta pública para 2024 e 2025, a implementação das recomendações até então formuladas.
36. Por e-mail datado de 2 de julho de 2025, a APDL remeteu a informação solicitada no ofício n.º 02479-CA/2025, de 4 de junho 2025, tendo-se considerado que a informação remetida permitia o cumprimento do objetivo da ação em referência.

### **III - ANÁLISE**

37. O período de análise temporal da ação de monitorização à implementação do regulamento tarifário da VND foi limitado aos procedimentos efetuados pela APDL nos exercícios que terminaram a 31 de dezembro de 2023 e 2024.

### **III.I - Separação contabilística da atividade da VND em relação à gestão da APDL de outras infraestruturas portuárias.**

38. Da informação remetida, designadamente dos Relatórios e Contas dos exercícios de 2023 e 2024 e dos balancetes analíticos respetivos, verifica-se que a estrutura contabilística adotada pela APDL procura refletir as unidades orgânicas, infraestruturas e segmentos de mercado existentes na empresa.
39. O sistema contabilístico da APDL encontra-se estruturado em centros de lucro e centros de custo, integrados nas quatro unidades de negócio da empresa: porto de Leixões, porto de Viana do Castelo, VND e terminais ferroviários (Leixões e Guarda).
40. Desta forma, foi possível à APDL apurar e apresentar contas de exploração individuais para cada uma das unidades de negócio referentes ao exercício em análise, em que os rendimentos e gastos diretos encontram-se claramente identificados e segregados.
41. Contudo, constatou-se que no exercício em análise e à semelhança dos exercícios anteriormente monitorizados (2018 a 2022), ainda não foi apresentado um balancete analítico por tarifa, pelo facto de a APDL, ainda não ter implementado um sistema de contabilidade analítica por tarifa em cada uma das unidades de negócio.
42. Por conseguinte, verifica-se que as contas de exploração por tarifa que a APDL apresentou são construídas tendo por base os balancetes analíticos por centros de custos das unidades de negócio, a partir dos quais os gastos, em função da sua natureza, são alocados às diferentes tarifas, seja de forma direta, seja através de critérios de repartição previamente definidos, que se baseiam numa avaliação dos tempos e gastos atribuíveis a cada uma das tarifas tendo em conta o histórico e a experiência dos serviços.
43. De acordo com a informação remetida, a APDL elaborou as contas de exploração por tarifa a partir da informação contabilística da unidade de negócio da VND, adotando, para o efeito, critérios de repartição analítica dos gastos, os quais assentaram nos seguintes princípios:

- Os consumos são 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 são imputados na sua totalidade à tarifa correspondente;
  - Os gastos comuns são 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 pessoal da APDL diretamente afetos à gestão da VND são 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 obedece 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, etc.) que são assegurados centralmente e cujos gastos são imputados às diferentes unidades de negócio de acordo com a sua utilização efetiva.
44. Constatou-se, ainda, que as demonstrações financeiras da APDL relativas aos exercício de 2023 e 2024, foram auditadas por um Revisor Oficial de Contas (ROC) como um todo, e assim por consequência as demonstrações financeiras das unidades de negócio foram, desse modo, alvo de auditoria e relatadas na respetiva Certificação Legal de Contas emitida pelo ROC.
45. Neste âmbito, importa sublinhar que, após a criação da AMT, sob a forma de entidade administrativa independente, as infraestruturas portuárias (unidades de negócios) sob a gestão da APDL estão sujeitas aos poderes da AMT, nos termos dos seus estatutos e demais legislação aplicável.

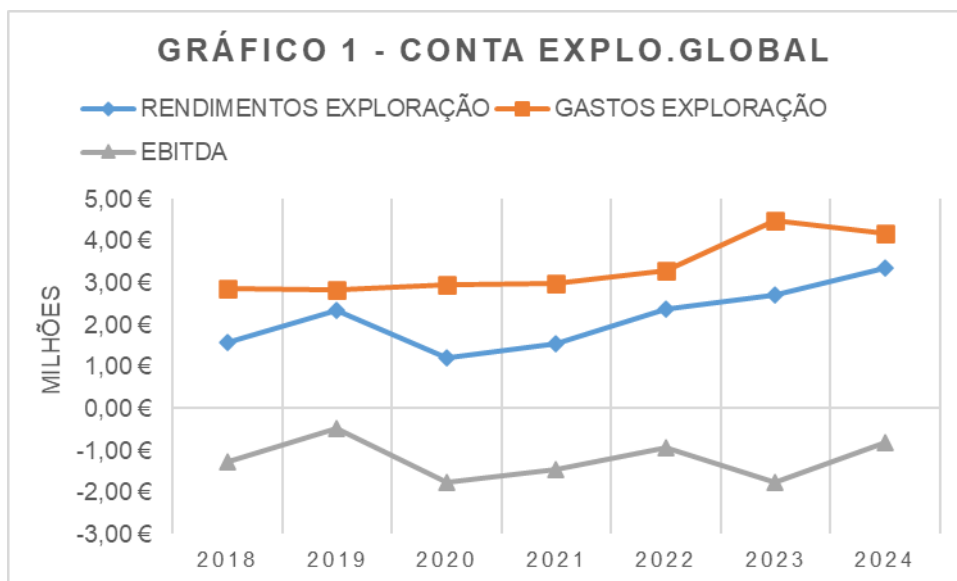
46. Resulta, assim, que a unidade de negócio da VND está sujeita aos poderes de regulação, regulamentação, supervisão, fiscalização, promoção e defesa da concorrência, e sancionatórios da AMT.
47. Neste sentido, e tal como recomendado nos sucessivos relatórios de monitorização da implementação do regulamento de tarifas da VND, a APDL deverá manter a atividade de gestão da unidade de negócio da VND independente, através de uma efetiva separação contabilística dessa atividade relativa à gestão de outras infraestruturas portuárias.
48. Efetivação essa que não se verificou nos exercícios em análise, pois a mesma só seria materializada através da apresentação das contas da VND auditadas, em que as contas da gestão da unidade de negócios da VND, devem ser consideradas como contas reguladas, nos termos dos pareceres de aprovação dos regulamentos tarifários daquela atividade, emitidos pela AMT, e sujeitas à emissão pelo ROC de um relatório com garantia razoável de fiabilidade.
49. Neste contexto, verificou-se que, de acordo com a informação remetida, a APDL ainda não apresentou as contas individuais da VND, relativas aos exercícios de 2023 e 2024, devidamente auditadas e com emissão pelo ROC de um relatório com garantia razoável de fiabilidade em conformidade com o ponto anterior do presente relatório, com o fundamento de que se encontra a trabalhar em conjunto com o ROC, para tal separação contabilística ser implementada no âmbito da certificação legal das contas, mas que, apesar dos esforços desenvolvidos, ainda não foi possível obter resposta dos auditores relativamente à possibilidade de emissão de declaração relativa às “contas reguladas” para a VND.
50. Em suma, a APDL demonstra cumprimento consistente e diligente da separação contabilística nos exercícios de 2023 e 2024, na VND, evidenciando segregação funcional, imputação transparente de gastos e rendimentos, e controles que visam eliminar práticas de subsidiação cruzada. O único ponto crítico reside na falta de certificação formal dos auditores das contas reguladas, que permanece pendente por motivos externos à atuação da entidade gestora.

**III.II - Análise das contas de exploração real global e por tarifa da unidade de negócio da VND, apuradas pela APDL, nos exercícios de 2023 e 2024, em resultado da aplicação da política tarifária em vigor, bem como dos regulamentos tarifários subjacentes.**

**III.II.I - Conta de exploração real global da unidade negócio de VND, exercícios de 2023 e 2024.**

51. A política tarifária da VND, bem como o regulamento de tarifas que lhe está subjacente, foram aprovados pela AMT em 4 de maio de 2018, tendo entrado em vigor a 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.
52. Esta política tarifária previa a implementação gradual das medidas nela inscritas ao longo de quatro anos (2018-2021), no final dos quais pretendia garantir o equilíbrio da exploração da VND, através da recuperação dos custos incorridos com as infraestruturas disponibilizadas e serviços prestados aos utilizadores, assegurando assim sustentabilidade da atividade no tempo e em patamares de qualidade e segurança de acordo com os *standards* exigidos a nível europeu para as vias navegáveis interiores.
53. Após a acentuada quebra ocorrida em 2020 e 2021, o turismo fluvial na VND assinalou, em 2022, uma forte recuperação da sua atividade para níveis semelhantes aos anos pré-pandemia, que teve continuidade em 2023 e 2024, registando uma trajetória de crescimento.
54. A implementação gradual da política tarifária obriga a uma avaliação anual dos impactos da implementação da política tarifária, de modo a garantir que a mesma se mantém ajustada aos objetivos pretendidos.
55. Dessa avaliação resultou a decisão, de que a implementação da política tarifária aprovada em 2018, se deve estender para lá do período de referência definido (2018-2021), tendo a APDL solicitado essa extensão até 2027, ao qual a AMT respondeu afirmativamente, solicitando que a APDL apresentasse um novo plano para a plena implementação em concordância com a extensão do período de referência até 2027.

56. Em face do anteriormente descrito, apresenta-se no Gráfico 1 e Quadro 1, infra, a conta de exploração global da unidade de negócio da VND (inclui as rubricas “outros ganhos” não diretamente relacionados com as tarifas cobradas e “outros gastos” de suporte da unidade de negócio do Porto de Leixões, local de sede da APDL, imputados à unidade de gestão da VND), apurada pela APDL segundo a metodologia adotada à data, referente ao exercício de 2023 e 2024.



**QUADRO 1 – Conta de exploração global VND (euros)**

Descrição	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Var. 22/21	Var. 23/22	Var. 24/23
	Real	Real	Real	Real	Real	Real	Real			
<b>Vendas e serviços prestados</b>	<b>1 583 738</b>	<b>2 334 103</b>	<b>1 197 825</b>	<b>1 525 995</b>	<b>2 352 925</b>	<b>2 704 226</b>	<b>3 352 239</b>	<b>54%</b>	<b>15%</b>	<b>24%</b>
Tarifa de Eclusagem	704 268	827 009	143 833	334 974	717 338	792 456	884 312	114%	10%	12%
Tarifa de Acostagem	302 707	523 193	247 392	205 986	340 909	350 484	438 174	66%	3%	25%
Tarifa Utilização da Via	0	337 324	290 895	330 623	315 269	320 213	382 636	-5%	2%	19%
Tarifa Recolha Resíduos	0	99 270	103 406	189 867	458 233	591 212	846 353	141%	29%	43%
Tarifas de Usos Dominiais	516 623	470 144	360 467	340 703	400 279	506 544	577 799	17%	27%	14%
Outros	60 141	77 163	51 833	123 841	120 896	143 317	222 964	-2%	19%	56%
<b>Subsídios à exploração</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>			
<b>Outros ganhos</b>	<b>1 527</b>	<b>5 030</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>			
<b>RENDIMENTOS EXPLORAÇÃO</b>	<b>1 585 265</b>	<b>2 339 133</b>	<b>1 197 825</b>	<b>1 525 995</b>	<b>2 352 925</b>	<b>2 704 226</b>	<b>3 352 239</b>	<b>54%</b>	<b>15%</b>	<b>24%</b>
CMVMC	-4 862	-13 942	-15 814	-15 220	-21 752	-19 343	-14 988	43%	-11%	-23%
FSE	-1 530 639	-1 633 012	-1 933 077	-2 018 978	-2 227 442	-3 287 449	-2 974 269	10%	48%	-10%
Gastos com pessoal	-561 287	-542 032	-569 336	-582 040	-559 708	-613 342	-682 618	-4%	10%	11%
Outros gastos	-764 883	-626 012	-436 575	-360 923	-481 970	-555 997	-510 017	34%	15%	-8%
<b>GASTOS EXPLORAÇÃO</b>	<b>-2 861 671</b>	<b>-2 814 998</b>	<b>-2 954 801</b>	<b>-2 977 162</b>	<b>-3 290 872</b>	<b>-4 476 131</b>	<b>-4 181 891</b>	<b>11%</b>	<b>36%</b>	<b>-7%</b>
<b>EBITDA</b>	<b>-1 276 406</b>	<b>-475 865</b>	<b>-1 756 976</b>	<b>-1 451 167</b>	<b>-937 947</b>	<b>-1 771 905</b>	<b>-829 652</b>	<b>-35%</b>	<b>89%</b>	<b>-53%</b>
Gastos de depreciação e amortização	-2 044 819	-2 528 995	-2 740 400	-2 743 871	-2 842 072	-2 840 482	-2 825 495	4%	-0,1%	-1%
<b>EBIT</b>	<b>-3 321 225</b>	<b>-3 004 860</b>	<b>-4 497 376</b>	<b>-4 195 039</b>	<b>-3 780 019</b>	<b>-4 612 387</b>	<b>-3 655 147</b>	<b>-10%</b>	<b>22%</b>	<b>-21%</b>
Resultados Financeiros	0	0	0	0	0	0	0			
<b>RESULTADOS ANTES IMPOSTOS</b>	<b>-3 321 225</b>	<b>-3 004 860</b>	<b>-4 497 376</b>	<b>-4 195 039</b>	<b>-3 780 019</b>	<b>-4 612 387</b>	<b>-3 655 147</b>	<b>-10%</b>	<b>22%</b>	<b>-21%</b>

Fonte: APDL

57. No que diz respeito aos exercícios em análise (2023 e 2024), destacamos os seguintes factos:

- Os rendimentos de exploração cresceram (+15%) em 2023 e (+24%) em 2024, refletindo o aumento da atividade e atualização das tarifas.
- Os gastos de exploração aumentaram em 2023 (+36%), especialmente devido ao acréscimo de custos com fornecimentos e serviços externos, mas diminuíram em 2024 (-7%).
- Os resultados ao nível do EBITDA, agravaram-se em 2023 (-€1.771.905), mas melhoraram substancialmente em 2024 (-€829.652), registando uma significativa redução do défice (+50%).
- Em 2023, verificou-se o agravamento do défice, devido ao aumento dos gastos com dragagens extraordinárias.
- Em 2024, todas as tarifas melhoraram o resultado operacional, com destaque para as tarifas de recolha de resíduos.
- No conjunto dos dois anos as tarifas registaram comportamentos semelhantes, com crescimentos de 23% na tarifa de eclusagem, 29% na tarifa de acostagem e 21% na Tarifa de Utilização da Via (TUV).
- A tarifa de recolha de resíduos cresceu 85% entre 2022 e 2024, refletindo a crescente procura dos utilizadores por estes serviços. A tarifa de usos dominiais registou um incremento de 44% no biénio em apreço.
- Em 2023, os gastos de exploração apresentaram um acréscimo de 36%, motivado, em grande medida, pelo incremento de 48% nos gastos com Fornecimentos e Serviços Externos (FSE), designadamente com serviços especializados, sobretudo por via dos incrementos registados ao nível das dragagens de manutenção (+470 mil euros) - as quais não tiveram qualquer realização em 2022 - e outras conservações e reparações (+292 mil euros; +96,1%).
- Em 2024, verificou-se um maior esforço de contenção, tendo os gastos de exploração diminuído (-7%), com os gastos com FSE a recuarem (-10%), em função da inexistência de dragagens de manutenção em 2024, face aos cerca de 470 mil euros suportados em 2023.

- A rubrica custo das mercadorias vendidas e matérias consumidas (CMVMC) registou um decréscimo de (-11%) em 2023 e (-23%) em 2024, que se deveu essencialmente, à diminuição do preço médio unitário de aquisição de energia e outros fluidos.
  - Na rubrica gastos com o pessoal, verificou-se um aumento de (+10%) em 2023, na sequência do aumento da tabela salarial e das normais valorizações remuneratórias resultantes das progressões nas carreiras profissionais de acordo com os Instrumentos de Regulamentação Coletiva do Trabalho, designadamente, o previsto no Anexo IV à Portaria n.º 1098/99, de 21 de dezembro.
  - Em 2024, o aumento de gastos com o pessoal (+11%), ficou a dever-se, essencialmente, às contratações de pessoal concretizadas em 2024 (+3), ao aumento da tabela salarial (+5%) e das normais valorizações remuneratórias resultantes das progressões nas carreiras profissionais de acordo com os Instrumentos de Regulamentação Coletiva do Trabalho, designadamente, o previsto no Anexo IV à Portaria n.º 1098/99, de 21 de dezembro.
58. Em 2023 e 2024, a APDL investiu cerca de 1,5 e 1,3 milhões de euros na VND, respetivamente, o que correspondeu a cerca de 3,8% do valor global investido pela APDL no biénio em análise.
59. Do montante investido no biénio, destacam-se as seguintes intervenções:
- 2023:
- Infraestruturas Fluviais e Terrestres:
    - Cais de Sabrosa – foi realizado o investimento relativo ao Controlo de Acessos e implementação de CCTV e à Melhoria das condições de embarque e desembarque, num valor total de 200 mil euros.
    - Cais comercial de Moncorvo – correspondente à compra de um terreno, com uma área de 53.062 m<sup>2</sup>, localizado em Torre de Moncorvo, com uma frente de rio de aproximadamente 140 m, para futura construção de um cais comercial, com uma despesa de 325 mil euros em 2023.



- Cais de Porto Carvoeiro – ficou concluída a reabilitação do Cais Fluvial de Porto Carvoeiro incluindo a construção de um cais flutuante para embarcações de recreio. Tal investimento, que surgiu através de um protocolo assinado entre a APDL e o Município de Santa Maria da Feira, visando requalificar e valorizar a oferta turística no Douro, teve uma execução financeira de 100 mil euros em 2023.
- Porto de Lamego – ficou concluída a intervenção relativa à reformulação da infraestrutura da rede elétrica e iluminação, que permitirá a alimentação elétrica a embarcações marítimo-turísticas que operam no investimento, em 2023, ascendeu a 90 mil euros.
- Cais de espera das eclusas – a realização de 2023 diz respeito ao apetrechamento do anteporto jusante da Régua, não obstante ter sido adjudicado, também, o fornecimento de defensas para o anteporto jusante de Crestuma e a construção da estrutura de ligação a terra no Cais de espera de S. Martinho, que não puderam ser iniciados em 2023.
- Cais de Freixo de Numão-Mós – Tendo em conta que na albufeira da Valeira existem poucas instalações que permitam a acostagem de embarcações marítimo-turísticas, conjugado com o facto de, em situações de emergência, estar disponível mais um cais de apoio, foi realizada a “Empreitada de reforço das condições de amarração no cais de Freixo de Numão-Mós” pelo valor de 142 mil euros.
- Operacionalidade e Segurança da VND:
  - Salienta-se a implementação do sistema de radar que dá cobertura à Foz e Estuário do Douro, no valor de 116 mil euros, bem como a aquisição de rádios VHF e BS AIS no valor de 61 mil euros e aquisição de equipamentos de comunicação e infraestruturas para diversos cais ao longo do Rio Douro.

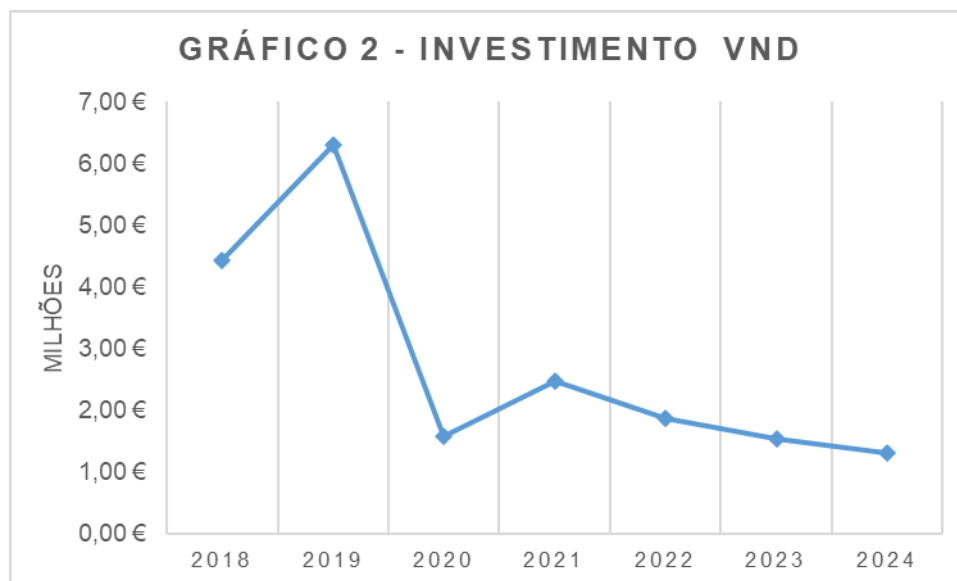
- DIWW:
  - Ficou incluído nesta ação, a realização da componente do investimento relativo à solução de deteção e resposta a ameaças de cibersegurança, também realizado em Leixões e em Viana do Castelo.
- Gestão Ambiental:
  - No âmbito da adoção de medidas que promovam e fomentem a utilização de energias renováveis para a produção de energia elétrica, foram instalados painéis fotovoltaicos no edifício da APDL na Régua, cujo investimento ascendeu a 21 mil euros.

#### 2024:

- Melhoria do Canal de Navegação:
  - Intervenções de correção do canal de navegação, que ascenderam a 78 mil euros, com destaque para a remoção de constrangimentos no km 141 da via navegável, no sentido de aumentar as condições de segurança de navegação desta via para qualquer tipo de embarcação, nomeadamente de transporte de mercadorias.
- Infraestruturas Fluviais e Terrestres:
  - Destaca-se as intervenções em Cais de espera das eclusas – com a realização de 2024, no montante de 209 mil euros, designadamente no fornecimento de defensas para o anteporto jusante de Crestuma e a construção da estrutura de ligação a terra no Cais de espera de S. Martinho.
- Operacionalidade e Segurança da VND:
  - Destacam-se, intervenções de implementação física, em troços da VND, do novo assinalamento georreferenciado constituído por balizas, boias e lanternas. Dotando a via navegável com melhorias de segurança da navegação e permitindo a navegação noturna, estas intervenções traduziram-se num investimento de 524 mil euros.
  - Relativamente às questões de Emergência e Segurança, foram investidos 269 mil euros na aquisição de elementos de equipamentos de

segurança (por exemplo, barreiras) e na docagem do rebocador multifunções.

60. No Gráfico 2 e Quadro 2 infra, apresentam-se os investimentos realizados na VND, no período 2018 a 2024 que, no essencial, dizem respeito à segurança, reabilitação e beneficiação das infraestruturas fluviais da VND.



**QUADRO 2 – Investimentos VND**

(euros)

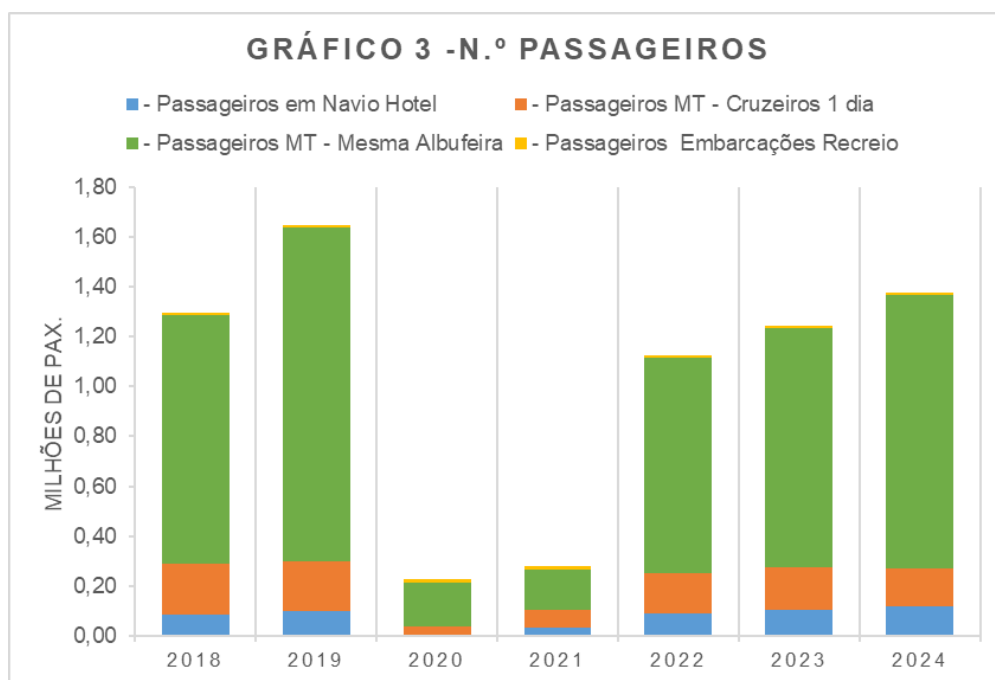
Investimento Via Navegável do Douro	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Operacionalidade e Segurança da VND	1 271 897	793 219	528 495	1 057 101	419 903	273 565	877 761
Infraestruturas Fluviais e Terrestres	1 246 937	1 036 429	932 081	1 346 700	1 344 835	1 147 823	283 032
Rebocador Multifunções	1 102 390						
Infraestruturas TIC	726 594						
Espaços e Edifícios	66 962						
Reorganização e Modernização dos Serviços	3 132						40 906
Melhoria do Canal de Navegação		4 900	96 980	23 274	26 865	2 985	75 647
Douro's Inland Waterway 2020		4 466 883	15 163	30 528	45 425	88 619	25 591
Gestão Ambiental				4 948	17 888	20 872	
<b>Total</b>	<b>4 417 912</b>	<b>6 301 431</b>	<b>1 572 719</b>	<b>2 462 551</b>	<b>1 854 916</b>	<b>1 533 864</b>	<b>1 302 937</b>

Fonte: APDL

61. Apesar da unidade de negócio da VND manter a tendência dos exercícios anteriores de obter resultados deficitários, não libertando os meios financeiros necessários para fazer face a investimentos, ainda assim a APDL realizou investimentos na VND, com objetivo de melhorar as infraestruturas e os serviços

disponibilizados aos utilizadores, visando assegurar a sustentabilidade económico-financeira da atividade da VND, com níveis de qualidade e segurança de acordo com os padrões exigidos a nível europeu para as vias navegáveis interiores.

62. Em relação aos impactos dos investimentos realizados, verificou-se que o esforço de investimento em 2023, especialmente no canal de navegação, contribuiu para o agravamento dos gastos operacionais, com reflexo direto no défice tarifário da tarifa de utilização da via. Em 2024, o investimento manteve-se relevante, mas estabilizou face ao ciclo anterior, contribuindo para a melhoria dos resultados da VND.
63. Referir ainda, que os investimentos efetuados pela APDL na VND, em 2023 e 2024, não se refletiram num aumento dos gastos com depreciações e amortizações.
64. A este respeito, importa salientar que, de acordo com a política tarifária aprovada, os gastos de depreciações e amortizações só serão recuperados através das tarifas aplicadas, quando as condições de mercado na VND assim o permitirem, *i.e.*, estes gastos só serão considerados elegíveis para a modelação das tarifas quando a exploração da VND atingir o ponto equilíbrio em rendimentos e gastos (excluindo os gastos com depreciações e amortizações acumuladas).
65. Em relação à performance operacional em 2023 e 2024, como se pode verificar das estatísticas operacionais da VND, apresentadas no Gráfico 3 e Quadro 3 infra, o curso fluvial do Douro registou um crescimento de 11% em cada um dos anos, o que se traduziu num movimento de cerca de 1,2 milhões de passageiro em 2023 e 1,3 milhões de passageiros em 2024.



**QUADRO 3 – Estatística operacional da VND**

Descrição:	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Var. 21/22	Var. 23/22	Var. 24/23
Nº Passageiros	1 296 031	1 645 133	226 333	279 137	1 126 738	1 245 314	1 377 858	304%	11%	11%
- Passageiros em Navio Hotel	85 402	99 574	5 241	33 307	89 281	106 838	120 150	168%	20%	12%
- Passageiros MT - Cruzeiros 1 dia	206 019	198 651	36 174	74 438	164 589	169 775	149 467	121%	3%	-12%
- Passageiros MT - Mesma Albufeira	994 031	1 336 452	174 940	160 883	863 544	958 438	1 099 063	437%	11%	15%
- Passageiros Embarcações Recreio	10 579	10 456	9 978	10 509	9 324	10 263	9 178	-11%	10%	-11%
Nº Acostagens	7 697	9 037	1 744	4 495	9 178	9 134	9 415	104%	0%	3%
- Tempo médio acostagem (horas)	11,40	14,09	65,84	20,89	12,64	13,68	13,65	-39%	8%	0%
- Comprimento médio embarcações (metros)	58,44	63,48	57,50	65,05	58,75	61,07	65,36	-10%	4%	7%
Nº Eclusagens	11 108	14 018	5 299	9 379	15 492	15 659	15 550	65%	1%	-1%
- nº médio de passageiros	78,64	69,15	27,67	43,84	63,18	67,69	68,17	44%	7%	1%
- nº médio de tripulantes	20,20	19,21	9,45	16,65	19,31	20,44	20,91	16%	6%	2%

Fonte: APDL

66. Verificou-se que os Navios-hotel, foram em 2023 e 2024, o segmento mais dinâmico, com crescimentos +20% e +12% respetivamente, refletindo o reforço do turismo de cruzeiros fluviais com duração superior a 1 dia.
67. Em relação aos cruzeiros de 1 dia e às embarcações de recreio, transportaram mais passageiros em 2023, face a 2022, mas registaram quebras em 2024, em comparação com o período homólogo de 2023.
68. Os cruzeiros na mesma albufeira, apresentaram um crescimento de +11% em 2023, e +15% em 2024, consolidando-se como alternativa de lazer em percursos curtos.

69. Considerando os dados supramencionados para o biénio em análise, constatou-se que:
- Número de acostagens cresceu +3% em 2024 (de 9.134 para 9.415), após ter estabilizado em 2023;
  - Tempo médio de acostagem manteve-se praticamente estável em 2023 e 2024 (13 horas);
  - O comprimento médio das embarcações aumentou +4% em 2023, e +7% em 2024, reforçando a presença de navios de maior porte.
  - O número de eclusagens apresentou uma variação marginal de (1%;-1%) no biénio em análise, refletindo estabilidade na utilização das eclusas;
  - O número médio de passageiros e tripulantes transportados cresceu, em 2023, 7% e 6%, respetivamente, tendo em 2024, registado uma variação residual.
70. Da interpretação dos principais indicadores da VND, podemos concluir que o crescimento dos segmentos de maior valor (navios-hotel, cruzeiros +1dia) evidenciam a consolidação da VND como destino turístico de grande valor acrescentado, enquanto os segmentos de cruzeiros até 1 dia e recreio apresentam flutuações alinhadas com fatores sazonais ou concorrenciais.
71. O aumento do comprimento médio das embarcações é sintomático do investimento dos operadores em frota e diversificação de oferta turística, contribuindo assim para a robustez das receitas da VND.
72. A estabilização dos tempos médios de acostagem e o volume de eclusagens demonstra maturidade operacional, sem estrangulamentos ou congestionamentos relevantes.
73. Em suma, podemos concluir que a atividade marítimo-turística da VND entre 2023 e 2024, foi marcada pela expansão nos segmentos de maior valor acrescentado, com ajustes naturais em setores de curta duração ou recreio, mantendo-se o equilíbrio operacional e a atratividade para o desenvolvimento da atividade marítimo-turística como motor da economia local e regional.

74. O que indicia que o regulamento de tarifas em vigor não foi uma barreira ao desenvolvimento da atividade na VND, constituindo-se assim como um elemento de estabilidade e previsibilidade da atividade na VND, tornando-se uma mais-valia para o desenvolvimento económico desta infraestrutura e do turismo fluvial na VND, no médio e longo prazo.

### **III.II.II - Conta de exploração real da unidade de negócio VND, por tarifa, exercícios de 2023 e 2024.**

75. Neste ponto apresenta-se uma análise às contas de exploração reais por tarifa, elaboradas pela APDL, para os exercícios de 2023 e 2024.
76. Os objetivos definidos na nova política tarifária da VND são, designadamente:
- *“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;*
  - *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.”*
77. Atentos os objetivos definidos, a APDL elaborou os pressupostos de modelação do valor das tarifas correspondente a cada um dos serviços prestados, com base na metodologia seguinte:
- *“Atingir o equilíbrio económico e financeiro da exploração com a implementação da nova política tarifária até ao final do período de referência definido, o que significa que para o cálculo do valor da tarifa não concorreram os gastos de investimento e de financiamento, ou seja, ao nível dos resultados operacionais (EBITDA);*

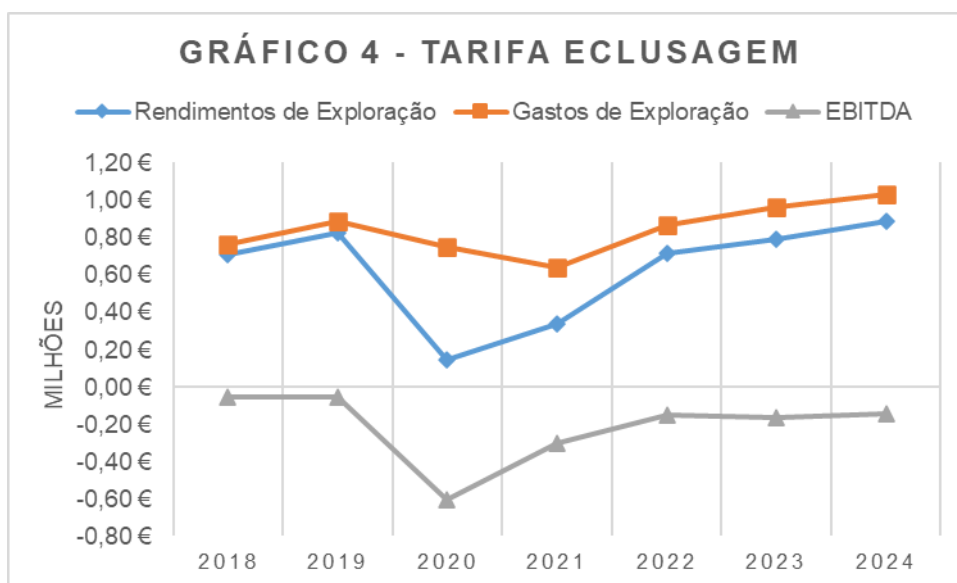
- *Identificar para cada tarifa proposta as contrapartidas de serviços prestados nela incluídos e as bases de tarifação;*
  - *Afetar a cada tarifa os encargos diretos a ela associados e definir critérios de repartição dos encargos indiretos, incluindo os encargos gerais de administração;*
  - *Elaborar 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.”*
78. Tal como referido no ponto 41 do presente relatório e nas recomendações dos relatórios relativos aos exercícios de 2018 a 2022, a APDL ainda não implementou um sistema de contabilidade analítica que permita o apuramento dos gastos e rendimentos por tarifa em cada uma das unidades de negócio que explora, inviabilizando assim a apresentação de um balancete analítico por tarifa.
79. Assim, as contas de exploração por tarifa que a APDL apresentou são construídas tendo por base os balancetes analíticos por centros de custos das unidades de negócio, a partir dos quais os custos em função da sua natureza são alocados às diferentes tarifas, seja de forma direta ou através de critérios de repartição, que se baseiam na avaliação dos tempos e gastos atribuíveis a cada uma das tarifas, tendo em conta o histórico e a experiência dos serviços.
80. As contas de exploração analisadas referem-se às tarifas que fazem parte da nova política tarifária, e que são as seguintes:
- **Tarifa de eclusagem:** tarifa já praticada na VND desde 1999, e que pretende recuperar os gastos com a gestão, operação e manutenção corrente das eclusas de navegação;



- **Tarifa de utilização da via (TUV):** nova tarifa que pretende recuperar os gastos com a manutenção do canal de navegação e a gestão do tráfego fluvial;
- **Tarifa de acostagem:** nova tarifa que pretende recuperar os gastos com a manutenção e conservação das infraestruturas e equipamentos fluviais, bem como a gestão das acostagens e estacionamento.
- **Outras tarifas:** que dizem respeito às tarifas de exploração pelo fornecimento ou uso de bens e prestação de serviços aos utilizadores da VND (fornecimento de água e energia, gestão de resíduos, etc.) e taxas de utilização de domínio público hídrico (atribuir licenças e concessões para uso privativo para efeitos do domínio hídrico relacionadas com a navegação).

### III.II.II.I - Conta de exploração real da tarifa de eclusagem, exercícios de 2023 e 2024.

81. No Gráfico 4 e Quadro 4 infra, apresenta-se a conta de exploração da tarifa de eclusagem, exercício de 2023 e 2024.



#### Quadro 4 – Conta de exploração tarifa de eclusagem

Tarifa:	Tarifa de Eclusagem						
Ano:	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Serviço Prestado:	euros:						
Gestão, operação e manutenção corrente das eclusas de navegação	Real	Real	Real	Real	Real	Real	Real
<b>Rendimentos de Exploração</b>	<b>704 268</b>	<b>827 009</b>	<b>143 833</b>	<b>334 974</b>	<b>717 338</b>	<b>792 456</b>	<b>884 312</b>
<b>Gastos de Exploração</b>	<b>-760 028</b>	<b>-882 594</b>	<b>-747 258</b>	<b>-639 432</b>	<b>-865 717</b>	<b>-960 661</b>	<b>-1 030 624</b>
CMVMC	0	-3 486	-3 953	-3 805	-5 438	-4 836	-3 747
FSE	-507 328	-663 290	-567 041	-472 636	-681 051	-756 306	-807 551
Gastos com o Pessoal	-108 453	-98 614	-97 201	-98 590	-90 826	-96 312	-125 718
Outros Gastos de Exploração	-144 247	-117 205	-79 063	-64 400	-88 402	-103 207	-93 609
<b>EBITDA</b>	<b>-55 760</b>	<b>-55 585</b>	<b>-603 425</b>	<b>-304 458</b>	<b>-148 378</b>	<b>-168 205</b>	<b>-146 312</b>
Gastos de depreciação e amortização	-87 657	-112 902	-146 543	-107 645	-118 800	-115 081	-126 364
<b>EBIT</b>	<b>-143 417</b>	<b>-168 487</b>	<b>-749 968</b>	<b>-412 103</b>	<b>-260 178</b>	<b>-283 286</b>	<b>-272 675</b>

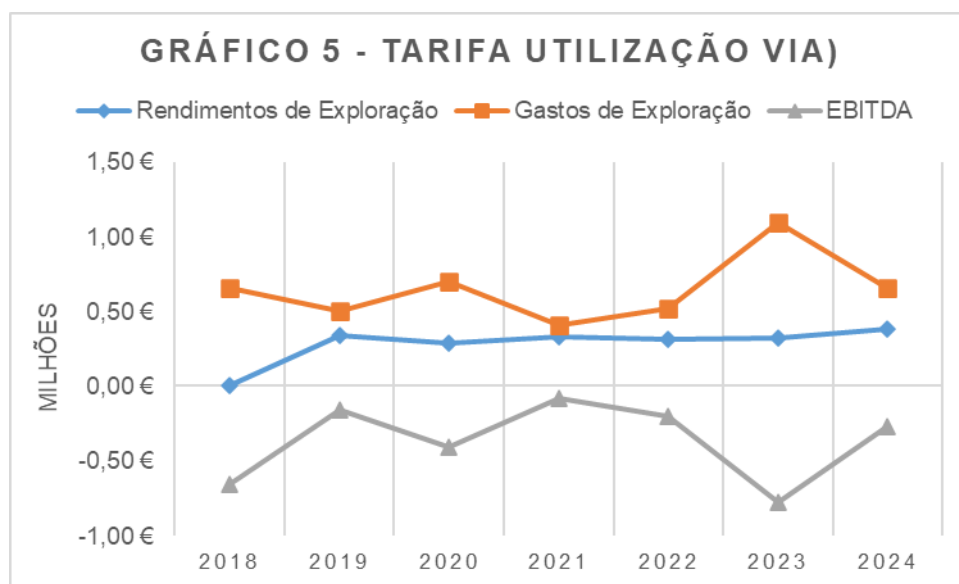
Fonte: APDL

82. A tarifa de eclusagem é a contrapartida do serviço prestado pela APDL 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 e operacionalidade.
83. Trata-se de uma tarifa que, no período em análise, representou 29% e 26% do rendimento total da exploração da unidade de negócio da VND em 2023 e 2024, respetivamente.
84. Do ponto de vista dos gastos de exploração, constatou-se que esta tarifa representou no período em análise 21% e 25%, dos gastos totais da unidade de negócio da VND em 2023 e 2024, respetivamente, os quais, em boa medida, se devem ao contrato de fornecimento de serviços com a EDP Produção, S.A., para manutenção e operação corrente das eclusas de navegação que registou um montante de cerca de 639 mil euros em 2023 e cerca de 696 mil euros em 2024, incluídos na rubrica FSE.
85. Constatou-se ainda que, no período em análise, a tarifa de eclusagem obteve um comportamento estável com tendência crescente, registando o maior impacto na sua conta de exploração em 2024, devido ao acréscimo do montante dos rendimentos (+12%), que tiveram origem no crescimento do número de eclusagens, e do número médio de passageiros e tripulantes transportados.
86. Em face do antedito, constatou-se que a conta de exploração da tarifa de eclusagem registou, em 2023, um agravamento do défice de exploração (+13%) face a 2022. Já em 2024, verificou-se um desagravamento do défice de

exploração em (-13%) por via do aumento dos rendimentos e ainda assim, por essa razão não permitiu a recuperação total dos gastos incorridos na prestação desse serviço.

### III.II.II.II - Conta de exploração real da tarifa de utilização da via (TUV), exercícios de 2023 e 2024.

87. No Gráfico 5 e Quadro 5 infra, apresenta-se a conta de exploração da TUV, nos exercícios de 2023 e 2024.



**Quadro 5 – Conta de exploração da TUV**

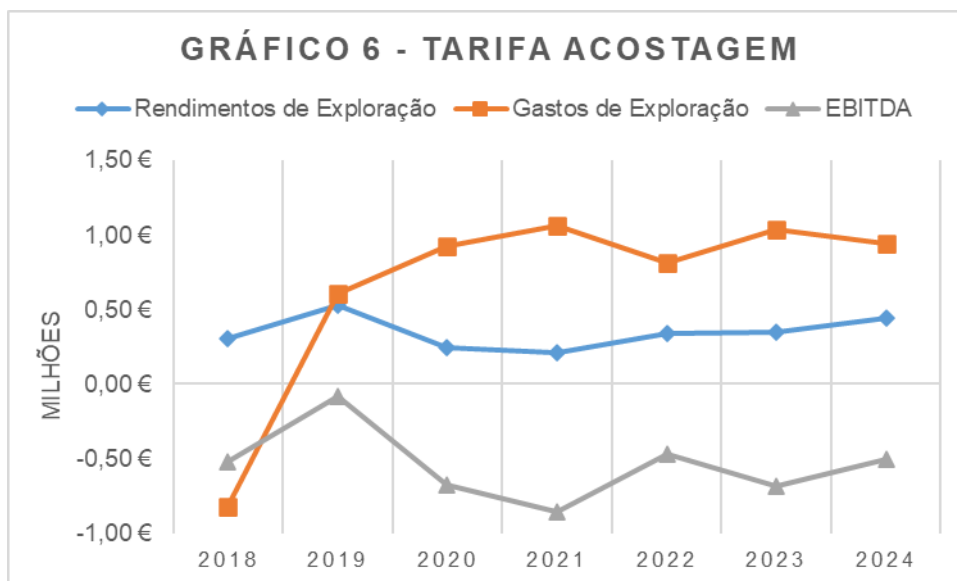
Tarifa:	Tarifa de Utilização da Via						
Ano:	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Serviço Prestado:	euros:						
Manutenção do canal de navegação e gestão do tráfego fluvial	Real	Real	Real	Real	Real	Real	Real
<b>Rendimentos de Exploração</b>	0	337 324	290 895	330 623	315 269	320 213	382 636
<b>Gastos de Exploração</b>	-655 411	-497 252	-699 283	-410 372	-520 315	-1 095 812	-656 175
CMVMC	-4 179	-4 880	-5 535	-5 327	-7 613	-6 770	-5 246
FSE	-267 129	-161 155	-433 249	-165 236	-246 292	-801 812	-338 747
Gastos com o Pessoal	-143 151	-131 640	-115 252	-117 770	-106 275	-112 290	-143 225
Outros Gastos de Exploração	-240 952	-199 576	-145 247	-122 039	-160 134	-174 940	-168 957
<b>EBITDA</b>	-655 411	-159 927	-408 388	-79 749	-205 045	-775 599	-273 539
Gastos de depreciação e amortização	-354 254	-683 914	-829 864	-905 375	-922 299	-1 124 869	-1 072 828
<b>EBIT</b>	-1 009 665	-843 841	-1 238 252	-985 124	-1 127 344	-1 900 468	-1 346 367

Fonte: APDL

88. A TUV 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 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 VND e a qualidade do serviço prestado.
89. Trata-se de uma tarifa que foi implementada no exercício de 2019 que, nos exercícios de 2023 e 2024, representou cerca de 12% e 11% dos rendimentos de exploração totais, respetivamente, e que no mesmo período registou 24% e 16%, respetivamente, dos gastos totais da exploração da unidade de negócio da VND.
90. Em relação aos rendimentos de exploração, esta tarifa registou um acréscimo de (+2%) em 2023 e (+19%) em 2024, que em boa medida é justificada pelo aumento do comprimento médio das embarcações.
91. Em relação aos gastos de exploração desta tarifa, constatou-se que, no exercício de 2023, foi registado um acréscimo de (+111%) face a 2022, que teve como principal origem o aumento dos gastos com fornecimentos e serviços externos, relativos a conservação e manutenção do canal de navegação. Em 2024, verificou-se uma diminuição dos gastos de exploração, regressando aos valores registados em anos anteriores a 2023.
92. A TUV mostrou crescimento dos rendimentos em 2023 e 2024, porém, os elevados encargos com a manutenção extraordinária (dragagens extraordinárias de manutenção do canal) em 2023, impactou negativamente o EBITDA desta tarifa, que melhorou em 2024, por via da diminuição dos gastos, ultrapassado que foi o efeito das dragagens, mas ainda assim apresentou um défice de exploração superior ao registado em 2022.

### **III.II.II.III - Conta de exploração real da tarifa de acostagem, exercícios de 2023 e 2024.**

93. No Gráfico 6 e Quadro 6 infra, apresenta-se a conta de exploração da tarifa de acostagem, exercícios de 2023 e 2024.



**Quadro 6 – Conta de exploração tarifa de acostagem**

Tarifa	Tarifa de Acostagem						
Ano:	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Serviço Prestado:	euros:						
Manutenção e conservação das infraestruturas e equipamentos fluviais e gestão das acostagens e estacionamentos	Real	Real	Real	Real	Real	Real	Real
<b>Rendimentos de Exploração</b>	<b>302 707</b>	<b>523 193</b>	<b>247 392</b>	<b>205 986</b>	<b>340 909</b>	<b>350 484</b>	<b>438 174</b>
<b>Gastos de Exploração</b>	<b>-822 571</b>	<b>-603 420</b>	<b>-919 141</b>	<b>-1 060 479</b>	<b>-807 070</b>	<b>-1 031 189</b>	<b>-942 856</b>
CMVMC	-683	-4 880	-5 535	-5 327	-7 613	-6 770	-5 246
FSE	-418 131	-250 545	-644 082	-805 753	-525 322	-729 200	-616 675
Gastos com o Pessoal	-162 804	-148 419	-124 277	-127 360	-114 000	-120 279	-151 978
Outros Gastos de Exploração	-240 952	-199 576	-145 247	-122 039	-160 134	-174 940	-168 957
<b>EBITDA</b>	<b>-519 864</b>	<b>-80 228</b>	<b>-671 749</b>	<b>-854 494</b>	<b>-466 160</b>	<b>-680 705</b>	<b>-504 682</b>
Gastos de depreciação e amortização	-1 550 475	-1 637 337	-1 642 139	-1 658 289	-1 698 542	-1 465 731	-1 461 936
<b>EBIT</b>	<b>-2 070 339</b>	<b>-1 717 565</b>	<b>-2 313 889</b>	<b>-2 512 782</b>	<b>-2 164 702</b>	<b>-2 146 436</b>	<b>-1 966 618</b>

Fonte: APDL

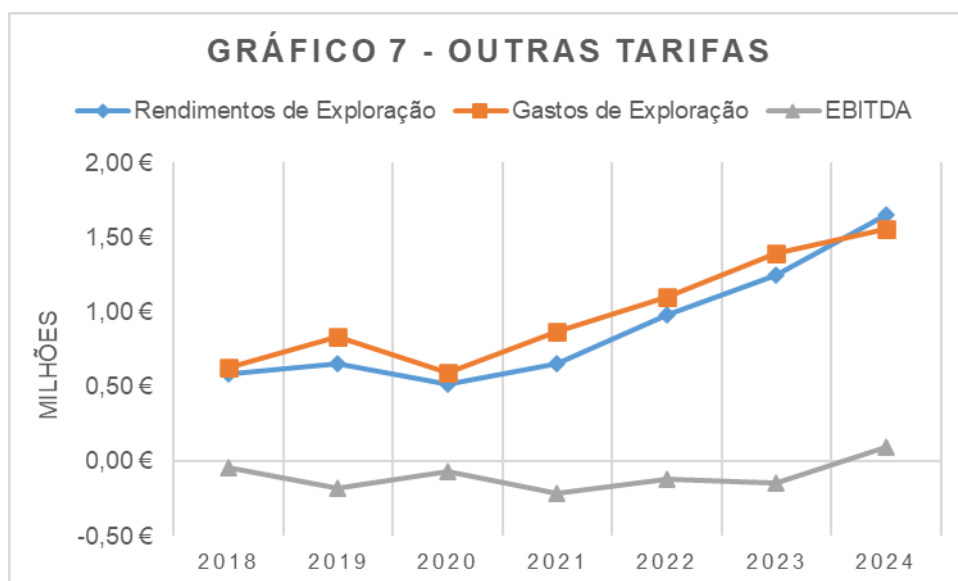
94. A tarifa de acostagem tem como contrapartida o serviço prestado aos utilizadores pelos sistemas de infraestruturas e equipamentos de acostagem de embarcações existentes na VND e corresponde às atividades de gestão das acostagens e estacionamento das embarcações, e de reabilitação, conservação e manutenção das infraestruturas e equipamentos de acostagem, por forma a assegurar a operacionalidade e segurança dos mesmos e a qualidade do serviço prestado.
95. Nos exercícios de 2023 e 2024, esta tarifa representou cerca de 13% do total dos rendimentos globais de exploração da unidade de negócios da VND, respetivamente, tendo registado um acréscimo de (+3%) em 2023, face a 2022, e (+25%) em 2024, face a 2023. Estes acréscimos tiveram como principal origem o

aumento do comprimento médio das embarcações no biénio em análise, fator relevante para o cálculo desta tarifa.

96. Em relação aos gastos de exploração desta tarifa, constatou-se um acréscimo de (+27%) face a 2022, com destaque para o aumento dos FSE cerca de (+39%), por consequência da duplicação dos gastos incorridos com a aquisição de serviços de conservação, manutenção e limpeza dos cais e fluvinas. Em 2024, registou-se um decréscimo dos gastos de exploração em relação a 2023 (-15%), por via da diminuição dos gastos com FSE, designadamente com a aquisição de serviços de conservação, manutenção e limpeza dos cais e fluvinas.
97. Em razão do anteriormente descrito, o resultado operacional da tarifa de acostagem sofreu um agravamento do défice de exploração em 2023 de (+43%), tendo registado em 2024, uma diminuição do défice de exploração de (-15%), mas ainda assim, obteve para o biénio em análise resultados operacionais negativos, que à semelhança dos resultados apurados para as tarifas anteriormente analisadas, não atingiram o ponto de equilíbrio económico-financeiro da exploração.

#### III.II.IV - Conta de exploração real outras tarifas, exercícios de 2023 e 2024.

98. No Gráfico 7 e Quadro 7 infra, apresenta-se a conta de exploração das outras tarifas de exploração e utilização de domínio público hídrico, dos exercícios de 2023 e 2024.



**Quadro 7 – Conta de exploração outras tarifas**

Tarifa:	Outras Tarifas						
Ano:	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Serviço Prestado	euros:						
Utilização do DPH, Fornecimento de Água e Energia, Gestão de Resíduos, etc.	Real	Real	Real	Real	Real	Real	Real
<b>Rendimentos de Exploração</b>	<b>578 291</b>	<b>646 576</b>	<b>515 706</b>	<b>654 412</b>	<b>979 409</b>	<b>1 241 073</b>	<b>1 647 117</b>
<b>Gastos de Exploração</b>	<b>-621 673</b>	<b>-829 907</b>	<b>-589 120</b>	<b>-866 879</b>	<b>-1 097 772</b>	<b>-1 388 468</b>	<b>-1 552 252</b>
CMVMC	0	-697	-791	-761	-1 088	-967	-749
FSE	-336 062	-556 196	-288 704	-575 354	-774 777	-1 000 131	-1 211 295
Gastos com o Pessoal	-146 879	-163 358	-232 606	-238 319	-248 608	-284 461	-261 712
Outros Gastos de Exploração	-138 732	-109 656	-67 019	-52 445	-73 299	-102 910	-78 495
<b>EBITDA</b>	<b>-43 382</b>	<b>-183 331</b>	<b>-73 414</b>	<b>-212 467</b>	<b>-118 363</b>	<b>-147 395</b>	<b>94 865</b>
Gastos de depreciação e amortização	-52 433	-94 842	-121 854	-72 562	-109 431	-134 801	-164 367
<b>EBIT</b>	<b>-95 814</b>	<b>-278 173</b>	<b>-195 268</b>	<b>-285 029</b>	<b>-227 794</b>	<b>-282 196</b>	<b>-69 502</b>

Fonte: APDL

99. Estas tarifas são a contrapartida pelo fornecimento ou uso de bens e prestação de serviços aos utilizadores relativos à atividade desenvolvida na VND, e pelo qual é devido o pagamento de taxas de exploração e utilização de domínio público hídrico.
100. Com o objetivo de adequar a política tarifária da VND ao princípio do utilizador pagador, a APDL introduziu esta nova categoria de tarifas que visa essencialmente cobrar ao utilizador todos os gastos pelo uso da infraestrutura e de serviços efetivamente prestados na exploração da VND, tais como o fornecimento de água, energia elétrica, recolha de resíduos e utilização privativa do domínio hídrico.
101. Constatou-se que estas tarifas representaram cerca de 46% e 49% dos rendimentos totais da exploração da VND, nos exercícios de 2023 e 2024 respetivamente.
102. Em relação aos gastos de exploração, representam cerca de 31% e 37% dos gastos totais da exploração da VND, nos exercícios de 2023 e 2024, respetivamente.
103. No que diz respeito aos resultados operacionais, passaram de um resultado negativo em 2022 e 2023, para um resultado positivo em 2024 de cerca de +95 mil euros, refletindo a atualização dessas tarifas, designadamente as tarifas com recolha de resíduos que foram influenciadas pelos incrementos da atividade e dos respetivos gastos com subcontratos relativos à prestação desses serviços.

104. Nesta medida o atingimento do resultado de exploração positivo das “Outras Tarifas” em 2024, indicia que a estratégia da VND para o atingimento do equilíbrio económico-financeiro da exploração da VND, se reflete na política tarifária adotada pela APDL para as “Outras Tarifas” de recuperação total dos gastos incorridos.

#### **IV - PERSPETIVA DA IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA TARIFÁRIA DA VND PARA O EXERCÍCIO DE 2025**

105. Com a consolidação da recuperação da operação em 2024, a APDL antecipa um cenário de crescimento da atividade em 2025, perspetivando que poderá ocorrer um incremento de (+9.4%) no movimento de passageiros, prevendo-se a entrada em operação de novas embarcações. Existe também a expectativa de incremento do volume de carga movimentada nos portos fluviais em virtude da previsão do início da operação da nova concessão do porto comercial da Sardoura.
106. Assim, a atividade marítimo-turística na VND deverá continuar a crescer, e o incremento do tráfego fluvial acarreta um aumento dos gastos de funcionamento e manutenção da infraestrutura, a que se junta o crescimento dos preços dos bens e serviços por via da inflação.
107. Assim, a APDL propôs proceder à atualização das tarifas de circulação na VND em 2025, para o nível previsto para o segundo ano da “*Política Tarifária da VND*” aprovada em 2018, pela AMT, que se traduz num aumento de (+25%), passando assim a vigorar o montante correspondente a 50% do valor das tarifas aprovadas em 2018.
108. Em 2025, a APDL prevê que os rendimentos de exploração cresçam 49%, face ao ano de 2024, por via da expectativa do crescimento da atividade marítimo-turística na VND e da atualização tarifária, destacando-se o aumento dos rendimentos com as tarifas de acostagem (+235%), de eclusagem (+36%) e de utilização da via (+89%).
109. Quanto aos gastos de exploração, as previsões da APDL apontam para que, em 2025, venham a registar um incremento de (+30%) face ao ano de 2024, em função da previsão do aumento dos gastos com FSE em (+42%), com destaque para os gastos com dragagens de manutenção do canal de navegação.



110. Prevê-se que em 2025, o défice de exploração seja de cerca (-440 mil euros), apresentando uma redução (47%) face a 2024.
111. Na tarifa de Acostagem para 2025 a APDL, prevê que o crescimento da receita supere o crescimento dos respetivos gastos, permitindo que esta tarifa venha a registar um EBITDA positivo de (+260 mil euros).
112. Ao nível da TUV, não obstante o aumento da receita tarifária, a APDL espera para 2025, um significativo incremento dos gastos de manutenção, em particular os decorrentes da realização de dragagens do canal de navegação. Ainda assim, a previsão aponta para uma melhoria do resultado de exploração, mas ainda deficitário.
113. No caso da tarifa de Eclusagem, a APDL prevê que os gastos de operação e manutenção venham a registar um crescimento superior ao da receita, o que implicará que esta tarifa continue a apontar para uma previsão de défice de exploração em 2025.
114. Assim, com base no histórico recente e na nova tabela tarifária aprovada, a projeção para 2025, indicia uma melhoria financeira moderada, com aumento das receitas, controlo dos gastos e redução do défice operacional. A nova proposta tarifária validada pela AMT sustenta essa expectativa, mas o desempenho final dependerá da efetiva gestão operacional e da resposta da procura turística e comercial na VND.
115. As projeções para 2025, da mesma forma que nos exercícios anteriores, sugerem que as atualizações tarifárias são determinantes para a rentabilidade da VND, permitindo equilibrar rendimentos e gastos operacionais.
116. Nessa medida considera-se que atualizações tarifárias eficazes, alinhadas com os gastos reais e a procura, contribuem para a sustentabilidade financeira e redução gradual dos défices operacionais, melhorando assim a performance económica da VND.

## **V – BENCHMARKING INTERNACIONAL – VIAS NAVEGÁVEIS INTERIORES**

117. Considera-se relevante estabelecer um referencial de análise e avaliar o estágio de evolução atual da VND relativamente a outras vias navegáveis interiores na

Europa, nomeadamente na Renânia - Alemanha, Países Baixos, Bélgica (Reno), França (Sena, Ródano), Áustria e Suíça (Danúbio e Reno).

118. Nesse sentido, considerou-se ser adequado efetuar um benchmarking internacional, que revela vários pontos de comparação pertinentes para avaliar a VND, em relação a outras vias navegáveis, especialmente as temáticas abordadas no presente relatório, nomeadamente em termos de estrutura tarifária, desempenho económico, gestão e governança.

119. Estrutura Tarifária:

- Renânia - Alemanha, Países Baixos, Bélgica (Reno):
  - As tarifas são geralmente moduladas por tipo de carga, distância e tempo de utilização, com incentivos para embarcações com melhor desempenho ambiental.
- França (Sena, Ródano):
  - A estrutura tarifária inclui tarifas de acostagem, eclusagem e uso da via, com descontos para operadores regulares e embarcações elétricas.
- Áustria e Suíça (Danúbio e Reno):
  - Aplicam tarifas integradas que incluem serviços de navegação, segurança e gestão ambiental, com forte componente de subsídios públicos para manutenção da infraestrutura.

120. Desempenho Económico:

- A rentabilidade direta das vias navegáveis interiores é geralmente baixa, sendo compensada por externalidades positivas como redução de emissões, descongestionamento rodoviário e desenvolvimento regional.
- A VND apresenta défices operacionais, tal como outras vias europeias, mas com menor escala de tráfego e menor integração logística.

121. Gestão e Governança:

- A “*Central Commission for Navigation on the Rhine*” (CCNR)<sup>2</sup> promove transparência tarifária, reportes periódicos e harmonização técnica entre países.
- A União Europeia, através do programa NAIADES, incentiva a digitalização (RIS), modernização da frota e integração intermodal.
- No contexto europeu o programa NAIADES III, uma iniciativa da Comissão Europeia, tem promovido a implementação de políticas tarifárias e de gestão em vias navegáveis interiores, de acordo com diretrizes estruturadas, e já implementadas nos seguintes países:

Países Baixos:

- Contabilidade analítica por tarifa: plenamente implementada, com reporte anual por tipo de serviço (eclusagem, acostagem, uso da via).
- Incentivos ambientais: embarcações com certificação de baixas emissões recebem descontos até 30%.
- Digitalização: integração com sistemas RIS (River Information Services) e plataformas logísticas intermodais.
- Gestão integrada: os portos fluviais operam em rede com os marítimos, permitindo otimização tarifária e operacional.

França:

- Tarifas moduladas por tipo de embarcação, carga e frequência de uso.
- Subsídios cruzados: parte das receitas de portos marítimos subsidia a operação das vias interiores.
- Contabilidade regulada: exigência de demonstrações financeiras auditadas por segmento tarifário.

---

<sup>2</sup> A CCNR foi a primeira organização intergovernamental do mundo, criada pelo Congresso de Viena em 1815 para reunir sete estados do Reno: França, Baden, Baviera, Hessen-Darmstadt, Nassau, Prússia e Holanda.

- Política ambiental ativa: embarcações elétricas e híbridas têm prioridade de acostagem e descontos.

Alemanha:

- Sistema tarifário transparente com publicação anual dos valores e critérios de cálculo.
- Contabilidade analítica obrigatória para operadores públicos e privados.
- Incentivos à modernização da frota: apoio financeiro para conversão energética e digitalização.
- Benchmarking contínuo: os operadores reportam indicadores de desempenho à Central Commission for Navigation on the Rhine (CCNR).

Áustria:

- Tarifas integradas com serviços de segurança, gestão ambiental e apoio à navegação.
- Contabilidade por centro de custo com segmentação por tipo de infraestrutura (eclusas, cais, sinalização).
- Financiamento misto: receitas próprias e fundos europeus.
- Monitorização ambiental integrada nos relatórios tarifários.

122. No Quadro 8 infra, apresentam-se alguns indicadores da VND, relativos ao período em análise, que comparam com outras vias navegáveis interiores na Europa.

**Quadro 8 – Indicadores comparados**

Indicador	VND (Portugal)	Reno (Alemanha)	Sena (França)	Danúbio (Áustria)
Volume anual de passageiros	~1,3 milhões	>10 milhões	~5 milhões	~2 milhões
Receita média por eclusagem (€)	~57	~80–120	~65	~70
Incentivos ambientais	Não	Sim	Sim	Sim
Sistema de contabilidade analítica	Em implementação	Implementado	Implementado	Implementado

Fontes: *The Central Commission for the Navigation of the Rhine (CCNR) - 2024 edition of its Annual Market Observation report* (<https://www.ccr-zkr.org/13020800-en.html>); *Relatório A9-0231/2021 - sobre o tema «Rumo a um transporte por vias navegáveis interiores preparado para o futuro na Europa» - do Parlamento Europeu*

([https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2021-0231\\_PT.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2021-0231_PT.html)); Tribunal de Contas Europeu (TCE) - Documento de análise n.º 05/2021: Quadro da UE para grandes projetos de infraestruturas de transportes: uma comparação internacional ([https://www.eca.europa.eu/pt/publications/RW21\\_05](https://www.eca.europa.eu/pt/publications/RW21_05))

123. Em linha com o supramencionado, e de forma a reforçar a importância das recomendações emitidas pela AMT e de aproximar os procedimentos da APDL na gestão da VND, com as melhores práticas internacionais, considera-se ser de recomendar à APDL, a elaboração de um plano de ação para a implementação dos seguintes procedimentos:

- Acelerar a implementação da contabilidade analítica por tarifa, com certificação por um Revisor Oficial Contas (ROC).
- Introduzir incentivos tarifários ambientais, como descontos para embarcações elétricas ou híbridas.
- Integrar a VND, em redes logísticas intermodais, ligando o transporte fluvial ao ferroviário e rodoviário.
- Adotar práticas de reporte e benchmarking contínuo, alinhadas com os padrões da CCNR e da UE.

## VI - CONCLUSÕES

124. Tal como referido nos pareceres de aprovação anual dos regulamentos de tarifas subjacentes à política tarifária da VND, a AMT considera o Regulamento da VND, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 344-A/98, de 6 de novembro, a principal ferramenta reguladora da navegação fluvial que se pratica no rio Douro, definindo as normas que a disciplinam, mas também o pagamento de taxas e tarifas pela circulação de embarcações.

125. Por outro lado, nos termos do Decreto-Lei n.º 335/98, de 3 de novembro, na redação em vigor, compete à APDL a *“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”*.

126. Dada a especificidade da VND, a AMT não incluiu esta ação de monitorização no âmbito e termos da Deliberação n.º 1025/2018, de 21 de setembro, que aprova as *“Linhas de Orientação para a implementação da alínea e) do n.º 4 do artigo 5.º*

*dos estatutos da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio”, tendo em conta os circunstancialismos específicos em causa, que a diferenciam da atividade dominante da movimentação de cargas nos portos comerciais, ainda que se considere que, tendencialmente, se possa chegar a uma harmonização de critérios.*

127. Contudo, devido ao facto de a VND estar inserida na área de jurisdição de uma administração portuária, e por estarem em causa taxas de acesso e utilização de uma infraestrutura portuária, a AMT considera que a implementação das medidas em análise tem enquadramento no Regulamento (UE) 2017/352 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de fevereiro de 2017.

128. Neste âmbito, a análise da AMT foi orientada para a verificação da implementação de um conjunto de princípios e regras gerais, designadamente:

- **Não discriminação:** garantir a inexistência de discriminação entre os utilizadores, sem prejuízo da possibilidade de modelação de taxas por motivos de interesse público e geral.
- **Diferenciação dos serviços e das taxas:** (i) possibilidade de fixação de taxas diferenciadas, em função da capacidade e/ou congestionamento da VND, da qualidade e do âmbito desses serviços e dos respetivos custos ou de qualquer outra justificação objetiva e transparente; (ii) possibilidade de diversificação da qualidade e âmbito de determinados serviços ou de acesso aos mesmos por utilizadores, com o objetivo de prestar serviços personalizados; (iii) possibilidade de determinação de critérios pertinentes, objetivos e transparentes e não discriminatórios, quando o número de utilizadores interessados for superior ao número de utilizadores possível, devido a limitações de capacidade e questões de segurança.
- **Participação:** o funcionamento do sistema e da estrutura de tarifação e, se necessário, da qualidade dos serviços prestados deve estar inserido em regulamento e sujeito a consulta pública nos termos da lei.

129. Assim, a avaliação da AMT quanto à implementação da política tarifária da VND é positiva, considerando-se que a mesma é um instrumento de garantia de qualidade, previsibilidade e estabilidade da atividade económica na VND.

130. Em relação às recomendações formuladas nos Relatórios de monitorização dos exercícios de 2018 a 2022 constatou-se que a APDL ainda não implementou as recomendações na sua plenitude, prevendo-se que tal venha a ser possível no curto prazo, em razão do inferido na ação de supervisão incluída na monitorização do exercício 2022.
131. No que se refere às recomendações que se prendem com os procedimentos de auditoria e emissão pelo ROC de um relatório com garantia razoável de fiabilidade da prestação individual das contas anuais da VND, a APDL declarou que *“apesar dos esforços desenvolvidos, ainda não foi possível obter resposta por parte dos nossos auditores relativamente à possibilidade de emissão de declaração relativa às “contas reguladas” para a VND, para os exercício de 2023 e 2024”*.
132. No que diz respeito ao recomendado em relação aos processos de consulta prévia dos tarifários da VND, verifica-se que após o primeiro Relatório de monitorização da implementação do regulamento de tarifas da Via Navegável do Douro (VND) – exercícios de 2018 e 2019, publicado em 2020, foram efetuadas consultas prévias aos utilizadores para os tarifários a vigorar em 2020, 2021, 2023, 2024 e 2025. Importa referir que em 2022 a APDL, não realizou consulta aos utilizadores dadas as condicionantes provocadas pela pandemia de Covid-19. Nessa medida apresenta-se no Quadro 9, infra, o resultado da participação dos utilizadores nos processos de consulta realizados em 2020 e 2025, do qual se constata a muito baixa percentagem de participação dos utilizadores, muito aquém do objetivo de uma taxa de participação igual ou superior a 50%.

**Quadro 9 – Participação dos utilizadores da VND**

Consulta/Prévia/Tarifários	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Universo/Operadores (N.º)	74	91	N.A.	116	116	117
N.º de Participantes	7	5	N.A.	5	5	6
% Participação	9%	5%	N.A.	4%	4%	5%

Fonte: APDL

133. Relativamente à realização de inquéritos de satisfação dos utilizadores da VND, constatou-se que durante o biênio em análise 23/24, não foram realizados quaisquer inquéritos de satisfação. Referir que o último inquérito de satisfação dos utilizadores da VND, realizou-se em 2022.

134. Quanto às restantes recomendações, considera-se que, apesar de se verificar uma evolução positiva no seu estado de implementação, constatou-se que ainda há um caminho a prosseguir até à sua plena implementação.

135. Em resultado de tudo o que antecede, podemos concluir que:

- De uma forma global, a implementação da política tarifária da VND, em vigor desde 1 de agosto de 2018, contribuiu positivamente para o crescimento e consolidação da atividade marítimo-turística na VND, em 2023 e 2024, traduzido num crescimento (+11%) do número de passageiros em cada um dos anos em análise, assumindo particular destaque os incrementos de tráfego nos segmentos dos navio- hotel e dos cruzeiros na mesma albufeira. Já os cruzeiros de 1 dia e as embarcações de recreio transportaram mais passageiros em 2023 face ao ano anterior, mas registaram quebras no movimento em 2024 em comparação com o período homólogo.
- O número de acostagens realizadas em 2023, denotou uma diminuição marginal face ao ano anterior, tendo em 2024, ultrapassado o valor registado nos dois anos anteriores. O tempo médio de cada acostagem realizada estabilizou em 2024, em cerca de 13,6 horas e o comprimento médio das embarcações registou um crescimento de 7% face a 2023.
- O número de eclusagens apresentou, em 2023 e 2024, variações marginais face aos períodos homólogos. O número médio de passageiros e tripulantes transportados cresceu, em 2023, 7% e 6%, respetivamente, tendo em 2024, registado uma variação residual.
- Durante os exercícios de 2023 e 2024, a receita de exploração da VND registou um crescimento de 15% e 24% respetivamente.
- No conjunto dos dois anos as tarifas de circulação registaram comportamentos semelhantes, com crescimentos de 23% na tarifa de eclusagem, 29% na tarifa de acostagem e 21% na TUV.
- A tarifa de recolha de resíduos cresceu 85% entre 2022 e 2024, refletindo a crescente procura dos utilizadores por estes serviços. A tarifa de usos dominiais registou um incremento de 44% no biénio em apreço.



- Os gastos de exploração apresentaram um acréscimo de 36% em 2023, motivado, em grande medida, pelo incremento de 48% nos gastos com FSE.
- Em 2024, verificou-se um maior esforço de contenção, tendo os gastos de exploração diminuído 7%, com os gastos com FSE a recuarem 10%.
- Assim, tendo, em 2023, os gastos evoluído a um ritmo superior ao dos rendimentos, verificou-se um agravamento do défice de exploração em 89%.
- Já em 2024, o crescimento da receita conjugado com a redução dos gastos, permitiu alcançar uma redução do défice de exploração em 53%.
- Em 2023, todas as tarifas denotaram um agravamento do défice de exploração, com particular ênfase para a TUV, que ficou a dever-se à realização de trabalhos extraordinários de dragagens no canal de navegação, o que conduziu a um aumento daqueles custos de manutenção.
- Em 2024, verificou-se uma diminuição do défice de exploração de todas as tarifas em função do aumento dos rendimentos e da estabilização dos gastos de exploração, destacando-se novamente a TUV, desta feita com uma melhoria de 65% do EBITDA, ultrapassado que foi o efeito das dragagens extraordinárias de manutenção do canal.
- No que diz respeito às Outras Tarifas, registou-se uma tendência semelhante às demais tarifas, atingindo mesmo um EBITDA positivo de cerca de 95 mil euros em 2024, explicado em grande medida pela atualização das tarifas de recolha de resíduos, em resultado dos aumentos nos subcontratos impostos pelos prestadores destes serviços.
- O que perante os factos anteriormente relatados, indica que o regulamento de tarifas em vigor não constituiu uma barreira ao desenvolvimento da atividade na VND no período em análise, constituindo-se assim como uma mais-valia para o desenvolvimento económico desta infraestrutura e do turismo fluvial na VND, no médio e longo prazo.

- Em suma, no período em análise, e decorrente da implementação política tarifária da VND, considerou-se que foram aplicados os referenciais definidos, designadamente os princípios e regras gerais orientadores de transparência financeira e de melhoria da qualidade do serviço na VND, a par de fomentar uma progressiva harmonização entre os gastos das diversas operações e os respetivos valores de cobrança considerados no tarifário.
- No entanto, atualmente o respeito pelo ambiente constitui um aspeto central da atuação das empresas socialmente responsáveis. Os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável estabelecidos na Agenda 2030 da Organização das Nações Unidas, em que se procura uma harmoniosa combinação entre os aspetos económicos, sociais e ambientais para as gerações atuais e para as gerações vindouras, tornam indispensável que a AMT, na sua missão de regulador, tenha em consideração as questões ambientais, e por isso entenda que a política tarifária da VND não está ainda totalmente alinhada com as questões ambientais, designadamente no que diz respeito à discriminação positiva dos montantes das tarifas de utilização da VND no que se refere à utilização de embarcações com melhor desempenho ambiental, considerando que, tal como salientado pelo Parlamento Europeu <sup>3</sup>, as vias navegáveis interiores podem desempenhar um papel fundamental no cumprimento dos objetivos climáticos da União Europeia.

## VII – RECOMENDAÇÕES

136. Tendo em conta o exposto no presente Relatório e nos Relatórios respeitantes aos exercícios de 2018 a 2022 considera-se ser de recomendar novamente à APDL, para o presente e futuro, no quadro da sua atividade na VND, que:

- Apesar da evolução verificada, conclua o desenvolvimento do trabalho de revisão do modelo de contabilidade analítica e proceda à implementação de um sistema de contabilidade analítica de apuramento dos gastos e rendimentos por tarifa na unidade de negócio da VND;

---

<sup>3</sup> Resolução do Parlamento Europeu, de 14 de setembro de 2021, sobre o tema «Rumo a um transporte por vias navegáveis interiores preparado para o futuro na Europa» (2021/2015(INI))

- No âmbito dos processos de consulta, justifique com maior robustez a elaboração das estimativas e previsões de forma a melhorar o seu grau de aderência à realidade;
- Acompanhe a evolução da atividade na VND de forma permanente, efetuando novas projeções caso a situação se altere e se justifique algum ajustamento, tendo sempre presente a necessidade de refletir os potenciais impactos, com o melhor conhecimento disponível à data;
- Tal como previsto na memória justificativa da política tarifária da VND, e sempre que são introduzidas novas tarifas devidas pelo fornecimento ou uso de bens e prestação de serviços aos utilizadores sejam objeto de regulamentação autónoma a publicar pela APDL, e consequentemente objeto de monitorização autónoma, através da elaboração de contas de exploração individual, à semelhança do já efetuado para as tarifas de recolha e tratamento de resíduos;
- Inclua, no processo de certificação legal de contas, as normas e recomendações relativas à prestação de informação anual de natureza financeira das atividades reguladas, as chamadas “contas reguladas”, as quais devem ser preparadas com base nas demonstrações financeiras anuais estatutárias ajustadas, nos termos dos regulamentos de tarifas e respetivos pareceres de aprovação da AMT;
- Apesar de a APDL referir que tem efetuado anualmente a sensibilização dos utilizadores para a relevância da participação e que tem consultado a AAMTD, adote medidas adicionais no sentido da promoção da participação ativa dos utilizadores/operadores no processo de consulta anual do regulamento de tarifas, envolvendo-os na elaboração do dossier de consulta, designadamente no que se refere às previsões dos números de embarcações e passageiros, de forma que a percentagem de participação seja no mínimo representativa de 50% dos utilizadores/operadores da VND;
- Promova um inquérito, de forma a apurar o grau de satisfação dos serviços prestados aos utilizadores/operadores e passageiros pelas infraestruturas disponibilizadas pela APDL no âmbito da gestão da VND, em 2025 e 2026;

- Prossiga a sua atividade de forma a garantir que o sistema portuário sob sua gestão se robusteça e seja facilitador da retoma da atividade económica da região e do país, aumentando a sua capacidade e competitividade no apoio aos agentes económicos seus parceiros;
  - Reforce a interligação da VND com o território e com os interessados de modo a incrementar o uso da VND como meio de transporte;
  - Crie soluções de transporte intermodal, em complementaridade quer com o transporte ferroviário, quer com o transporte fluvial através da VND;
  - Desenvolva condições para a movimentação de mercadorias com eficiência operacional e ambiental;
  - Garanta o financiamento por fundos comunitários para o lançamento dos investimentos que irão transformar o Rio Douro numa grande via interior internacional;
  - Apesar das medidas adotadas ao nível da receção e gestão de resíduos, eletrificação e descarbonização da operação fluvial e de uma maior fiscalização das práticas lesivas, contribua para a progressiva melhoria das condições técnicas, económicas e ambientais na VND, através da discriminação positiva das tarifas de circulação na VND, estimulando assim a adoção de práticas que promovam a utilização de embarcações ambientalmente mais eficazes na defesa do meio ambiente;
  - Considere a adoção das recomendações emitidas no capítulo V – Benchmarking Internacional.
137. Assim, recomenda-se, de uma forma global, o prosseguimento do objetivo estratégico de equilíbrio económico-financeiro da unidade de negócio da VND, sem descurar a vertente ambiental, por via da procura de novas formas de financiamento que permitam assegurar os meios financeiros necessários à cobertura dos custos incorridos e à concretização dos investimentos planeados para a VND, sejam eles através da adoção de uma política de retenção de resultados ou de alterações à política tarifária.
138. Tendo em conta as considerações efetuadas no ofício 3646-CA/2020, de 13 de agosto, da AMT, e as transmitidas pela APDL no ofício 675/2020, de 31 de julho,

sobre o enquadramento legal aplicável às vias navegáveis interiores, e pese embora tenha entretanto sido publicado o Decreto-Lei n.º 9/2022, de 11 de janeiro, que assegura a execução das obrigações decorrentes do Regulamento (UE) 2017/352, que estabelece o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos, e o Decreto-Lei n.º 39/2023, de 30 de maio, que estabelece as regras de certificação das pessoas que operam em embarcações que navegam nas vias navegáveis interiores, deverá a APDL ponderar a aplicação de outras medidas, de acordo com o enquadramento legal nacional e europeu em vigor.

139. Por último, e tal como solicitado no Relatório relativo ao exercício de 2022, solicita-se à APDL, que até ao final do ano de 2025, apresente um plano implementação das recomendações formuladas até final do novo período de referência para a plena implementação da nova política tarifária da VND (31-12-2027), o qual deverá incluir um cronograma com as previsões de implementação das referidas recomendações.

Lisboa, 1 de outubro de 2025

