



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

Exercício de 2022

Conteúdo

I – ENQUADRAMENTO	3
II - ANTECEDENTES	5
III - ANÁLISE	8
III.I - Separação contabilística da atividade da VND em relação à gestão da APDL de outras infraestruturas portuárias	8
III.II - Análise das contas de exploração real global e por tarifa da unidade de negócio da VND, apuradas pela APDL, no exercício de 2022, em resultado da aplicação da política tarifária em vigor, bem como dos regulamentos tarifários subjacentes	11
III.II.I - Conta de exploração real global da unidade negócio de VND, exercício de 2022	11
III.II.II - Conta de exploração real da unidade de negócio VND, por tarifa, exercício de 2022	18
III.II.II.I - Conta de exploração real da tarifa de eclusagem, exercício de 2022	20
III.II.II.II - Conta de exploração real da tarifa de utilização da via (TUV), exercício de 2022	22
III.II.II.III - Conta de exploração real da tarifa de acostagem, exercício de 2022	23
III.II.II.IV - Conta de exploração real outras tarifas, exercício 2022	24
IV - PERSPETIVA DA IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA TARIFÁRIA DA VND PARA O EXERCÍCIO DE 2024	25
V- AÇÃO DE SUPERVISÃO NO TERRENO À APDL - ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DO DOURO, LEIXÕES E VIANA DO CASTELO, S.A. NO ÂMBITO DA IMPLEMENTAÇÃO DO REGULAMENTO TARIFÁRIO DA VND	26
V.I - Enquadramento	26
V.II – Programa de trabalho	29
V.III – Constatações	30
V. IV - Principais constatações e conclusões	43
VI- CONCLUSÕES	45
VI – RECOMENDAÇÕES	49
VII – AUDIÊNCIA DOS INTERESSADOS	52

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 Ecosistema 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 descuidar 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. No âmbito do processo anual de atualização do regulamento de tarifas da VND, a AMT monitoriza a implementação das recomendações efetuadas e avalia a eventual necessidade de alteração dos termos estruturais do regulamento ou de modelação/calibração dos valores das tarifas para os exercícios seguintes.
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 interiores¹, 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 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 interessados.

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

¹ 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

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.

III - ANÁLISE

31. O período de análise temporal da ação de monitorização à implementação do regulamento tarifário da VND foi limitado aos procedimentos efetuados pela APDL no exercício que terminou a 31 de dezembro de 2022.

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

32. Da informação remetida, designadamente do Relatório e Contas do exercício de 2022 e do balancete analítico respetivo, verifica-se que a estrutura contabilística

adotada pela APDL procura refletir as unidades orgânicas, infraestruturas e segmentos de mercado existentes na empresa.

33. 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).
34. 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.
35. Contudo, constatou-se que no exercício em análise e à semelhança dos exercícios anteriormente monitorizados (2018 a 2021), 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.
36. 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.
37. 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.
38. Constatou-se, ainda, que as demonstrações financeiras da APDL relativas ao exercício de 2022, 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.
39. 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.
40. Resulta, assim, que a unidade de negócio da VND está sujeita aos poderes de regulação, regulamentação, supervisão, promoção e defesa da concorrência, fiscalização e sancionatórios da AMT.
41. 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.

42. Efetivação essa que não se verificou no exercício 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.
43. Neste contexto, constatou-se que, de acordo com a informação remetida pela APDL relativa ao exercício de 2022, a APDL ainda não apresentou as contas individuais da VND, 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 o ROC, para tal separação contabilística ser implementada no âmbito da certificação legal das contas relativas ao exercício de 2024.

III.II - Análise das contas de exploração real global e por tarifa da unidade de negócio da VND, apuradas pela APDL, no exercício de 2022, 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, exercício de 2022

44. 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.
45. 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.

46. 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.
47. A implementação gradual 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.
48. 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.
49. Em face do anteriormente descrito, apresenta-se no 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 2022.

Quadro 1 – Conta de exploração global VND (euros)

Descrição	2018	2019	2020	2021	2022	Var. 21/22
	Real	Real	Real	Real	Real	
Vendas e serviços prestados	1 583 738	2 334 103	1 197 825	1 525 995	2 352 925	54%
Tarifa de Eclusagem	704 268	827 009	143 833	334 974	717 338	114%
Tarifa de Acostagem	302 707	523 193	247 392	205 986	340 909	66%
Tarifa Utilização da Via	0	337 324	290 895	330 623	315 269	-5%
Tarifa Recolha Resíduos	0	99 270	103 406	189 867	458 233	141%
Tarifas de Usos Dominiais	516 623	470 144	360 467	340 703	400 279	17%
Outros	60 141	77 163	51 833	123 841	120 896	-2%
Subsídios à exploração	0	0	0	0	0	-
Outros ganhos	1 527	5 030	0	0	0	-
RENDIMENTOS EXPLORAÇÃO	1 585 265	2 339 133	1 197 825	1 525 995	2 352 925	54%
CMVMC	-4 862	-13 942	-15 814	-15 220	-21 752	43%
FSE	-1 530 639	-1 633 012	-1 933 077	-2 018 978	-2 227 442	10%
Gastos com pessoal	-561 287	-542 032	-569 336	-582 040	-559 708	-4%
Outros gastos	-764 883	-626 012	-436 575	-360 923	-481 970	34%
GASTOS EXPLORAÇÃO	-2 861 671	-2 814 998	-2 954 801	-2 977 162	-3 290 872	11%
EBITDA	-1 276 406	-475 865	-1 756 976	-1 451 167	-937 947	-35%
Gastos de depreciação e amortização	-2 044 819	-2 528 995	-2 740 400	-2 743 871	-2 842 072	3,58%
EBIT	-3 321 225	-3 004 860	-4 497 376	-4 195 039	-3 780 019	-10%
Resultados Financeiros	0	0	0	0	0	-
RESULTADOS ANTES IMPOSTOS	-3 321 225	-3 004 860	-4 497 376	-4 195 039	-3 780 019	-10%

Fonte: APDL

50. No que diz respeito ao exercício financeiro em análise (2022), destacamos os seguintes factos:

- Tal como se constata do Quadro 1, a exploração da unidade de negócio da VND, no exercício de 2022, foi deficitária, tendo ainda assim atingido um desagravamento (-35%) do resultado ao nível do EBITDA;
- As vendas e prestações de serviços da VND registaram um acréscimo de (+54%) em relação a 2021, apesar dos montantes das tarifas em vigor em 2022 não terem sofrido qualquer alteração em relação a 2021, tendo nessa medida contribuído para a redução do défice de exploração em (-35%);
- Considerando os factos anteriormente relatados, este acréscimo das vendas e serviços prestados esteve diretamente relacionado com a recuperação da atividade de turismo fluvial na VND em 2022, que se traduziu num crescimento de (+304%), face ao ano de 2021. Essa

recuperação foi mais notória no segmento de cruzeiros na mesma albufeira (+437%).

- As tarifas de eclusagem, acostagem e recolha de resíduos registaram, no seu conjunto em 2022, um acréscimo nas receitas de cerca de 786 mil euros, comparando com o ano de 2021.
- Já a tarifa de utilização da via evoluiu em sentido contrário, tendo registado um ligeiro decréscimo de cerca de 15 mil euros, face a 2021, em consequência da redução do comprimento médio das embarcações;
- Os gastos de exploração registaram um acréscimo (+11%), face 2021;
- A rubrica custo das mercadorias vendidas e matérias consumidas (CMVMC) registou um acréscimo de (+43%), face a 2021, que se deveu essencialmente, ao aumento do preço médio unitário de aquisição de energia e outros fluidos.
- A rubrica fornecimentos e serviços externos (FSE) registou um acréscimo de (+10%) face a 2021, que em boa medida se deveu essencialmente ao incremento dos gastos com energia e outros fluidos em cerca de 182 mil euros;
- Na rubrica gastos com o pessoal, verificou-se uma redução de (-3,8%) face a 2021, na sequência da redução de 1 colaborador (-7,6%) do quadro de pessoal da unidade de negócio da VND.
- A rubrica outros gastos, que diz respeito ao conjunto de atividades de suporte, gestão e administração da empresa, que são transversais a todas as áreas e unidades de negócio da APDL, e que no âmbito da elaboração da contabilidade analítica, são imputados às unidades de negócio através de critérios definidos, registaram um incremento de cerca de (+34%) face ao ano de 2021, decorrente do crescimento da atividade.

51. Em 2022, a APDL investiu cerca de 1,85 milhões de euros na VND, o que correspondeu a cerca de 2% do valor global investido.

52. Do montante investido, destacam-se as seguintes intervenções:

52.1. Infraestruturas Fluviais e Terrestres

- Porto de Lamego – foi realizada uma intervenção no valor de 431 mil euros, no âmbito da disponibilização de infraestruturas elétricas que, entre outras aplicações, permitem o carregamento de um empilhador elétrico;
- Cais da Junqueira – o investimento planeado na reconstrução e reabilitação da Rampa de Varadouro do Cais da Junqueira teve início no último trimestre de 2022, com conclusão no primeiro trimestre de 2023. Esta intervenção contou com uma execução financeira que ascendeu aos 241 mil euros. De salientar que a respetiva conclusão não ocorreu ainda em 2022 por força da falta de condições da cota do rio;
- Cais de Porto Carvoeiro – inclui a reabilitação do Cais Fluvial de Porto Carvoeiro, e a construção de um cais flutuante para embarcações de recreio. Tal investimento 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, através da criação e melhoria das condições de suporte ao desenvolvimento turístico fluvial sustentável.

52.2. Operacionalidade e Segurança da VND:

- Salienta-se a aquisição de lanternas, balizagem e georreferenciação no valor de 135 mil euros para a continuação da implementação do novo assinalamento fluvial, assim como da implementação do Plano de Emergência e Segurança, disponibilização de controlo de acessos a várias infraestruturas fluviais, docagens, equipamentos, vedações e portões no montante de investimento global de 163 mil euros.

53. No Quadro 2 infra, apresentam-se os investimentos realizados na VND, no quadriénio 2018 a 2022 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
Operacionalidade e Segurança da VND	1 271 897	793 219	528 495	1 057 101	419 903
Infraestruturas Fluviais e Terrestres	1 246 937	1 036 429	932 081	1 346 700	1 344 835
Rebocador Multifunções	1 102 390				
Infraestruturas TIC	726 594				
Espaços e Edifícios	66 962				
Reorganização e Modernização dos Serviços	3 132				
Melhoria do Canal de Navegação		4 900	96 980	23 274	26 865
Douro's Inland Waterway 2020		4 466 883	15 163	30 528	45 425
Gestão Ambiental				4 948	17 888
Total	4 417 912	6 301 431	1 572 719	2 462 551	1 854 916

Fonte: APDL

54. Constatou-se também que, 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 um esforço financeiro de investimento na VND, que pretendeu melhorar as infraestruturas e os serviços disponibilizados aos utilizadores, visando assegurar a sustentabilidade económico-financeira da atividade da VND no futuro, com níveis de qualidade e segurança de acordo com os padrões exigidos a nível europeu para as vias navegáveis interiores.
55. Referir ainda que os investimentos efetuados pela APDL na VND até 31 de dezembro de 2022, refletiram um aumento da rubrica gastos de depreciações e amortizações de (+4%) face a 2021 que, de acordo com a política tarifária aprovada, só serão recuperados através das tarifas aplicadas, quando as condições do mercado da VND assim o permitirem.
56. Em relação à performance operacional em 2022, como se pode verificar das estatísticas operacionais da VND, apresentadas no Quadro 3 infra, o curso fluvial do Douro registou um movimento de cerca de 1.1 milhões passageiros, o que traduz um aumento de (+304%) face a 2021.

Quadro 3 – Estatística operacional da VND

Descrição:	2018	2019	2020	2021	2022	Var. 21/22
Nº Passageiros	1 296 031	1 645 133	226 333	279 137	1 126 738	304%
- Passageiros em Navio Hotel	85 402	99 574	5 241	33 307	89 281	168%
- Passageiros MT - Cruzeiros 1 dia	206 019	198 651	36 174	74 438	164 589	121%
- Passageiros MT - Mesma Albufeira	994 031	1 336 452	174 940	160 883	863 544	437%
- Passageiros Embarcações Recreio	10 579	10 456	9 978	10 509	9 324	-11%
Nº Acostagens	7 697	9 037	1 744	4 495	9 178	104%
- Tempo médio acostagem (horas)	11,40	14,09	65,84	20,89	12,64	-39%
- Comprimento médio embarcações (metros)	58,44	63,48	57,50	65,05	58,75	-10%
Nº Eclusagens	11 108	14 018	5 299	9 379	15 492	65%
- nº médio de passageiros	78,64	69,15	27,67	43,84	63,18	44%
- nº médio de tripulantes	20,20	19,21	9,45	16,65	19,31	16%

Fonte: APDL

57. O principal contributo para esta recuperação é o crescimento observado nos segmentos na mesma albufeira, navio-hotel e cruzeiros de 1 dia, que transportaram cerca de, respetivamente, (+437%), (+168%) e (+121%), passageiros que em 2021. Já os passageiros em embarcações de recreio registaram um decréscimo de (-11%) face ao ano transato.
58. Considerando os dados supramencionados para o ano em análise, podemos concluir que:
- o número de acostagens realizadas em 2022 revelou um acréscimo de (+104%) em relação ao ano anterior, fruto do crescimento do movimento de embarcações;
 - o tempo médio de acostagem das embarcações apresentou uma quebra de (-39%) face a 2021, 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%) indicando uma melhoria das taxas de ocupação.

59. Por outro lado, podemos constatar que, após a acentuada quebra ocorrida em 2020 e 2021, o turismo fluvial na VND assinalou, em 2022, uma recuperação da sua atividade para níveis semelhantes aos anos pré-pandemia.
60. O que indicia que o regulamento de tarifas em vigor não foi uma barreira à retoma 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.
61. Em suma, podemos concluir que no exercício de 2022, os instrumentos tarifários em vigor (política tarifária da VND e regulamento de tarifas que lhe está subjacente), em conjunto com as medidas de apoio aos utilizadores do sistema portuário gerido pela APDL e de apoio à retoma progressiva das atividades na área dominial e marítimo-turística, nomeadamente a não atualização das tarifas de circulação da VND, tiveram um contributo positivo na mitigação dos efeitos da pandemia e na recuperação da atividade económica na VND, para níveis de pré-pandemia.

III.II.II - Conta de exploração real da unidade de negócio VND, por tarifa, exercício de 2022.

62. Neste ponto apresenta-se uma análise às contas de exploração reais por tarifa, elaboradas pela APDL, para o exercício de 2022.
63. Considerando os objetivos definidos na nova política tarifária da VND, 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.”*

64. 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.”*

65. Tal como referido no ponto 35 do presente relatório e nas recomendações dos relatórios relativos aos exercícios de 2018 a 2021, 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.

66. 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.
67. As contas de exploração analisadas referem-se às tarifas que fazem parte da nova política tarifária, e que são as seguintes:
- **Tarifa declusagem:** 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:** 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 estacionamentos.
 - **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 declusagem, exercício de 2022.

68. No quadro 4 infra, apresenta-se a conta de exploração da tarifa declusagem, exercício de 2022.

Quadro 4 – Conta de exploração tarifa de eclusagem

Tarifa:	Tarifa de Eclusagem									
Ano:	2018		2019		2020		2021		2022	
Serviço Prestado:	euros:									
Gestão, operação e manutenção corrente das eclusas de navegação	Prev.	Real	Prev.	Real	Prev.	Real	Prev.	Real	Prev.	Real
Rendimentos de Exploração	614 836	704 268	801 710	827 009	723 634	143 833	551 339	334 974	527 219	717 338
Gastos de Exploração	-682 158	-760 028	-884 166	-882 594	-705 802	-747 258	-906 866	-639 432	-805 337	-865 717
CMVMC	0	0	0	-3 486	0	-3 953	-24 694	-3 805	-24 851	-5 438
FSE	-585 254	-507 328	-653 451	-663 290	-608 899	-567 041	-663 859	-472 636	-599 990	-681 051
Gastos com o Pessoal	-47 053	-108 453	-100 679	-98 614	-47 053	-97 201	-108 610	-98 590	-103 737	-90 826
Outros Gastos de Exploração	-49 851	-144 247	-130 035	-117 205	-49 850	-79 063	-109 704	-64 400	-76 759	-88 402
EBITDA	-67 322	-55 760	-82 456	-55 585	17 832	-603 425	-355 527	-304 458	-278 118	-148 378
Gastos de depreciação e amortização	-47 798	-87 657	-94 370	-112 902	-37 731	-146 543	-88 976	-107 645	-114 822	-118 800
EBIT	-115 120	-143 417	-176 825	-168 487	-19 899	-749 968	-444 502	-412 103	-392 940	-260 178

Fonte: APDL

69. 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.
70. Trata-se de uma tarifa que, no período em análise, representou 30% da receita total da unidade de negócio da VND.
71. Do ponto de vista dos gastos de exploração, constatou-se que esta tarifa gerou, no período em análise, 26% dos gastos da unidade de negócio da VND, 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 585 mil euros, incluídos na rubrica “Fornecimentos e Serviços Externos” (FSE),
72. Constatou-se ainda que, no período em análise, a tarifa de eclusagem teve como maior impacto na sua conta de exploração, o acréscimo do montante dos rendimentos face a 2021 (+114%), que tiveram origem no crescimento do número de eclusagens, e do número médio de passageiros e tripulantes transportados.
73. Em face do antedito, constatou-se que a conta de exploração da tarifa de eclusagem registou um resultado deficitário, e que 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), exercício de 2022.

74. No quadro 5 infra, apresenta-se a conta de exploração da TUV, no exercício de 2022.

Quadro 5 – Conta de exploração da TUV

Tarifa:	Tarifa de Utilização da Via									
Ano:	2018		2019		2020		2021		2022	
Serviço Prestado:	euros:									
Manutenção do canal de navegação e gestão do tráfego fluvial	Prev.	Real	Prev.	Real	Prev.	Real	Prev.	Real	Prev.	Real
Rendimentos de Exploração	531 565	0	292 660	337 324	1 063 130	290 895	304 947	330 623	324 820	315 269
Gastos de Exploração	-999 380	-655 411	-800 597	-497 252	-1 025 282	-699 283	-904 588	-410 372	-979 908	-520 315
CMVMC	-4 029	-4 179	-83 599	-4 880	-4 192	-5 535	-34 571	-5 327	-34 792	-7 613
FSE	-574 133	-267 129	-358 372	-161 155	-597 328	-433 249	-527 374	-165 236	-678 316	-246 292
Gastos com o Pessoal	-138 735	-143 151	-132 639	-131 640	-138 735	-115 252	-146 846	-117 770	-123 857	-106 275
Outros Gastos de Exploração	-282 483	-240 952	-225 986	-199 576	-285 027	-145 247	-195 797	-122 039	-142 943	-160 134
EBITDA	-467 815	-655 411	-507 937	-159 927	37 848	-408 388	-599 641	-79 749	-655 087	-205 045
Gastos de depreciação e amortização	-191 191	-354 254	-664 932	-683 914	-150 327	-829 864	-734 315	-905 375	-761 380	-922 299
EBIT	-659 006	-1 009 665	-1 172 869	-843 841	-112 479	-1 238 252	-1 333 956	-985 124	-1 416 467	-1 127 344

Fonte: APDL

75. 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 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.
76. Trata-se de uma tarifa que foi implementada no exercício de 2019 e que, no exercício de 2022, representou cerca de 13% dos rendimentos totais e 16% dos gastos totais da exploração da unidade de negócio da VND.
77. Em relação aos rendimentos de exploração, esta tarifa registou um decréscimo de (-5%), face a 2021, que em boa medida é justificada pela diminuição do comprimento médio das embarcações.
78. Em relação aos gastos de exploração desta tarifa, constatou-se que, no exercício de 2022, foi registado um acréscimo de (+27%) face a 2021, que tem como principal origem o aumento dos gastos com fornecimentos e serviços externos (FSE) em cerca de 81 mil euros, relativos a conservação e manutenção do canal de navegação.

79. O resultado operacional (EBITDA) registou um défice de cerca -205 mil euros e que por essa razão não permitiu a recuperação total dos gastos incorridos na prestação desse serviço, e que representou um agravamento de (+157%) face a 2021. Este agravamento do défice foi reflexo da combinação da diminuição dos rendimentos com o aumento dos gastos de exploração.

III.II.III.III - Conta de exploração real da tarifa de acostagem, exercício de 2022.

80. No quadro 6 infra, apresenta-se a conta de exploração da tarifa de acostagem, exercício de 2022.

Quadro 6 – Conta de exploração tarifa de acostagem

Tarifa	Tarifa de Acostagem									
	2018		2019		2020		2021		2022	
Ano:	euros:									
Serviço Prestado:	Prev.	Real	Prev.	Real	Prev.	Real	Prev.	Real	Prev.	Real
Manutenção e conservação das infraestrutras e equipamentos fluviais e gestão das acostagens e estacionamentos										
Rendimentos de Exploração	594 441	302 707	497 126	523 193	1 188 882	247 392	219 292	205 986	154 669	340 909
Gastos de Exploração	-1 015 706	-822 571	-847 872	-603 420	-1 042 268	-919 141	-681 602	-1 060 479	-721 140	-807 070
CMVMC	-714	-683	-1 109	-4 880	-743	-5 535	-34 571	-5 327	-34 792	-7 613
FSE	-593 773	-418 131	-470 502	-250 545	-617 762	-644 082	-284 668	-805 753	-409 488	-525 322
Gastos com o Pessoal	-138 735	-162 804	-150 274	-148 419	-138 735	-124 277	-166 567	-127 360	-133 917	-114 000
Outros Gastos de Exploração	-282 483	-240 952	-225 986	-199 576	-285 028	-145 247	-195 797	-122 039	-142 943	-160 134
EBITDA	-421 265	-519 864	-350 746	-80 228	146 614	-671 749	-462 310	-854 494	-566 471	-466 160
Gastos de depreciação e amortização	-1 322 404	-1 550 475	-1 556 347	-1 637 337	-1 370 734	-1 642 139	-1 409 192	-1 658 289	-1 574 638	-1 698 542
EBIT	-1 743 669	-2 070 339	-1 907 093	-1 717 565	-1 224 120	-2 313 889	-1 871 502	-2 512 782	-2 141 109	-2 164 702

Fonte: APDL

81. 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, 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.

82. No exercício de 2022, esta tarifa representou cerca de 14% do total dos rendimentos globais de exploração da unidade de negócios da VND, tendo registado um acréscimo de (+66%) face a 2021. Este acréscimo teve origem no crescimento da atividade e no correspondente aumento do número de acostagens (+104%) face a 2021.

83. Em relação aos gastos de exploração desta tarifa, constatou-se um decréscimo de (-24%) face a 2021, com destaque para a diminuição dos fornecimentos e

serviços externos (FSE) de (-35%), nomeadamente os gastos incorridos com serviços de conservação, manutenção e limpeza dos cais e fluvinas.

84. Em razão do anteriormente descrito, o resultado operacional da tarifa de acostagem sofreu um desagravamento em 2022, resultado negativo de cerca de -466 mil euros, o que representa um decréscimo do défice de exploração de (-45%), em relação a 2021.
85. O resultado operacional negativo apurado no exercício de 2022, encontra-se influenciado pela insuficiência dos rendimentos face aos gastos de exploração incorridos, o que, à semelhança dos resultados apurados para as tarifas anteriormente analisadas, e que determinou o não atingimento do equilíbrio económico-financeiro da exploração no período temporal previsto para a plena implementação da nova política tarifária da VND.

III.II.IV - Conta de exploração real outras tarifas, exercício 2022.

86. No quadro 7 infra, apresenta-se a conta de exploração das outras tarifas de exploração e utilização de domínio público hídrico, do exercício de 2022.

Quadro 7 – Conta de exploração outras tarifas

Tarifa:	Outras Tarifas									
Ano:	2018		2019		2020		2021		2022	
Serviço Prestado	euros:									
Utilização do DPH, Fornecimento de Água e Energia, Gestão de Resíduos, etc.	Prev.	Real	Prev.	Real	Prev.	Real	Prev.	Real	Prev.	Real
Rendimentos de Exploração	558 424	578 291	645 581	646 576	580 984	515 706	553 921	654 412	775 099	979 409
Gastos de Exploração	-544 473	-621 673	-1 004 319	-829 907	-560 894	-589 120	-1 103 255	-866 879	-964 040	-1 097 772
CMVMC	-357	0	-12 194	-697	-371	-791	-4 939	-761	-4 970	-1 088
FSE	-374 613	-336 062	-729 403	-556 196	-389 747	-288 704	-842 358	-575 354	-646 225	-774 777
Gastos com o Pessoal	-135 255	-146 879	-147 965	-163 358	-135 255	-232 606	-162 545	-238 319	-250 433	-248 608
Outros Gastos de Exploração	-34 248	-138 732	-114 757	-109 656	-35 521	-67 019	-93 413	-52 445	-62 412	-73 299
EBITDA	13 951	-43 382	-358 738	-183 331	20 090	-73 414	-549 334	-212 467	-188 941	-118 363
Gastos de depreciação e amortização	-34 465	-52 433	-65 295	-94 842	-34 465	-121 854	-67 231	-72 562	-121 107	-109 431
EBIT	-20 515	-95 814	-424 033	-278 173	-14 375	-195 268	-616 565	-285 029	-310 048	-227 794

Fonte: APDL

87. 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.
88. 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

24/52

essencialmente cobrar ao utilizador todos os gastos pelo uso da infraestrutura e de serviços efetivamente prestados na exploração da VND, e que, até à presente data, não eram cobrados por falta do devido enquadramento legal, tais como o fornecimento de água, energia elétrica, recolha de resíduos e utilização privativa do domínio hídrico.

89. Constatou-se que estas tarifas representaram cerca de 42% dos rendimentos da exploração da VND, no exercício de 2022.
90. Em relação aos gastos de exploração, representam cerca de 33% dos gastos da exploração da VND, no exercício de 2022.
91. No que diz respeito ao resultado operacional, este registou um valor negativo de cerca de -228 mil euros, que representou um desagravamento de (-20%) face a 2021, que em boa medida é explicado pelo aumento dos rendimentos com a (+50%) face a 2021.
92. Nesta medida o desagravamento do resultado de exploração das outras tarifas indicia que a estratégia da VND para o atingimento do equilíbrio económico-financeiro da exploração da VND, se reflete na política tarifária adotada para as outras tarifas.

IV - PERSPETIVA DA IMPLEMENTAÇÃO DA POLÍTICA TARIFÁRIA DA VND PARA O EXERCÍCIO DE 2024

93. Com a forte recuperação da operação em 2023, a APDL antecipa um cenário de retoma em pleno da atividade em 2024, perspetivando a APDL, tendo em consideração as previsões dos operadores, que poderá ocorrer um crescimento de (+5,5%) do tráfego, atingindo-se um total de 1,293 milhões de passageiros movimentados.
94. Considerando que a atividade marítimo-turística na VND deverá continuar a recuperar, aproximando-se progressivamente dos valores pré-pandémicos, podendo tal vir a verificar-se em alguns segmentos de atividade, e que 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,

95. A APDL propôs proceder à atualização das tarifas de circulação na VND em 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, de modo a impedir a degradação da situação económico-financeira operação.
96. Em 2024, a APDL estima que os rendimentos de exploração cresçam 31% face a 2023, em linha com o crescimento do movimento de passageiros, destacando-se o aumento dos rendimentos com as tarifas de acostagem (+103%), de eclusagem (+33%), de recolha de resíduos (+22%) e de utilização da via (+10%).
97. Quanto aos gastos de exploração, as estimativas da APDL apontam para que, em 2024, venham a registar uma diminuição de (-6%) face ao ano anterior, em função da redução dos gastos com Fornecimentos e Serviços Externos (FSE) em (-10%) e dos Outros gastos de exploração em (-11%).
98. A diminuição dos gastos com FSE fica a dever-se, principalmente, à estimativa da redução dos gastos com dragagens de manutenção do canal de navegação.
99. Prevê-se que a estimativa para 2024 do défice de exploração seja de -656 mil euros, apresentando uma redução 63% face a 2023.
100. Para 2024, está ainda 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.

V- AÇÃO DE SUPERVISÃO NO TERRENO À APDL - ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DO DOURO, LEIXÕES E VIANA DO CASTELO, S.A. NO ÂMBITO DA IMPLEMENTAÇÃO DO REGULAMENTO TARIFÁRIO DA VND.

V.I - Enquadramento

101. A presente ação, no intuito de ampliar a transparência da atuação da AMT, inscreveu-se no Plano de Atividades para 2024, que contém todo o desdobramento operacional das atividades que compõem o leque de ações desta Autoridade, e da qual faz parte a ação de supervisão em referência (Integrante do

Plano de Atividades AMT 2024 - Prioridade Estratégica P.E.1; Objetivo Operacional O.O.1.4.)

102. O acompanhamento e verificação da efetiva adoção das recomendações emitidas no âmbito de pronúncias, pareceres ou instruções é uma atividade fundamental para garantir a eficácia no exercício dos poderes de regulação e supervisão, bem como contribuir para a melhoria da qualidade dos serviços que são prestados.
103. Assim, esta ação de verificação “in loco” para além de ter representado uma forma de regulação prudencial visou promover uma supervisão que atue de forma dissuasora das situações de incumprimento relativamente aos normativos legais em vigor e às recomendações da AMT.
104. Nesse sentido a ação foi desenvolvida no terreno, 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, no sentido de assegurar a objetividade e transparência das tarifas para os utilizadores e a sustentabilidade deste mercado relevante das vias navegáveis interiores.
105. Em função do supramencionado, foram definidos os termos da ação de supervisão em referência:
- Objetivos gerais: esta ação está prevista do Plano de Atividades AMT 2024 - Prioridade Estratégica P.E.1, e no Objetivo Operacional O.O.1.4., relativo ao processo anual de monitorização da implementação do regulamento de tarifas da VND;
 - Objetivos específicos: esta ação enquadra-se no âmbito da monitorização da implementação do regulamento tarifário da VND, e será parte integrante dos procedimentos efetuados anualmente, tendo por objetivos específicos a deslocação ao terreno para a verificação “in loco” dos procedimentos contabilísticos adotados que permitem apurar as contas de exploração por tarifa, resultantes da aplicação do modelo custeio em uso e dos respetivos ativos (i.e., edifícios, sistemas de apoio à gestão, eclusas, cais e fluvinas, etc.) alocados à VND;
 - Questões-chave: Verificação do sistema contabilístico e dos procedimentos internos da APDL relativos a metodologias, abordagens e

critérios de imputação de gastos e proveitos usados no apuramento dos valores constantes das contas de exploração anuais das tarifas da VND e inventário do ativos alocados à VND;

- Âmbito funcional temporal e geográfico: o âmbito funcional da ação em referência foi a unidade de negócio da VND gerida pela APDL; o período de análise temporal desta ação foi limitado aos procedimentos efetuados pela APDL, relativamente à unidade de negócio da VND nos exercícios de 2022 e 2023; e em termos geográficos a ação decorreu nas instalações sede da APDL em Leça da Palmeira, e nas diversas localizações, ao longo do rio Douro, onde se encontram localizados ativos relevantes na estrutura tarifária da VND, designadamente o Centro de Coordenação de Operações, os cais da Régua e de Lamego e a eclusa de barragem da Régua.
- Metodologias e procedimentos realizados – Os procedimentos realizados basearam-se em análises de sistemas e testes substantivos e visaram obter uma melhor compreensão das atividades da APDL enquanto entidade gestora da VND, com o objetivo de obter informação probatória que melhor fundamente as asserções efetuadas no âmbito da monitorização anual da implementação do regulamento de tarifas da VND, designadamente:
 - i. Verificação do sistema contabilístico e dos procedimentos internos da APDL adotados relativos a metodologias, abordagens e critérios de imputação de gastos e proveitos;
 - ii. A análise dos saldos contabilísticos e tipos de operações significativas relacionadas com a gestão da VND que constam das contas de exploração por tarifa da VND e das demonstrações financeiras da APDL;
 - iii. Uma análise dos resultados obtidos em comparação com os orçamentos e objetivos de gestão.
 - iv. Entrevistas sobre os resultados e planos futuros com os departamentos financeiro e operacional;
 - v. Análise de estatísticas e outras informações sobre a atividade;

vi. Avaliação da implementação das recomendações formuladas nos relatórios de monitorização, designadamente a apresentação, tal como recomendado no relatório de monitorização de 2021, plano para a plena implementação das recomendações formuladas, que deverá incluir um cronograma com as previsões de implementação, em concordância com a solicitação de extensão do período de referência até 2027; e

vii. Verificação “in situ” dos ativos alocados.

- Calendarização: A ação realizou-se nos dias 23 e 24 outubro de 2024.
- A equipa AMT: foi constituída por dois elementos, José Sequeira e Paulo Parracho, das direções de supervisão e regulação respetivamente.

V.II – Programa de trabalho

106. No que diz respeito ao desenvolvimento da ação supervisão em apreço, foi estabelecido um programa de trabalho previamente comunicado e articulado com a APDL, através do ofício AMT, N/Ref.^a 06362-CA/2024, de 7 de outubro de 2024. Programa esse que obteve a concordância da APDL e que abaixo se reproduz.

Dia:	Hora:	Assunto:
23, de outubro	10:00	Reunião de abertura: Breve apresentação dos termos da ação de supervisão e análise do programa de trabalho.
23, de outubro	10:15	Verificação do sistema contabilístico e dos procedimentos internos da APDL relativos a metodologias, abordagens e critérios de imputação de gastos e proveitos na VND.
	12:30	Intervalo para almoço
23, de outubro	14:30	Análise dos saldos contabilísticos e tipos de operações significativas relacionadas com a gestão da VND que constam das contas de exploração por tarifa da VND e das demonstrações financeiras da APDL.
23, de outubro	16:30	Análise dos resultados obtidos em comparação com os orçamentos e objetivos de gestão e planos de futuros da VND.

23, de outubro	17:00	Análise de estatísticas e outras informações sobre a atividade da VND.
23, de outubro	17:30	Apresentação e discussão do plano para a plena implementação das recomendações formuladas, que deverá incluir um cronograma com as previsões de implementação, em concordância com a solicitação de extensão do período de referência até 2027.
24, de Outubro	10:00	Verificação "in situ" dos ativos alocados. Inclui a deslocação ao terreno e identificação dos mesmos no mapa de imobilizado da APDL.
24, de Outubro	17:00	Reunião de encerramento da ação: Apresentação preliminar das principais constatações e conclusões.

V.III – Constatações

107. As constatações e resultados da ação de supervisão em referência decorrem do desenvolvimento do programa de trabalho e, por uma questão de sistematização, apresentam-se pela ordem cronológica do referido programa.
108. Relativamente à verificação do sistema contabilístico e dos procedimentos internos da APDL relativos a metodologias, abordagens e critérios de imputação de gastos e proveitos, o representante da Direção Financeira da APDL, efetuou uma apresentação do sistema contabilístico utilizado pela APDL, o ERP SAP, na qual foram efetuadas várias simulações de consulta ao sistema contabilístico, tendo sido possível constatar que o sistema contabilístico da APDL se encontra estruturado em centros de lucro (rendimentos) e centros de custo (gastos), que abrangem as quatro unidades de negócio da APDL, tendo sido possível dessa forma identificar de forma clara o centro de lucro e custo referente à VND, através do prefixo 12, que identifica todas as contas relacionadas com a unidade de negócio VND. Foi ainda declarado que a APDL tem fichas de imputação dos gastos para cada centro de custo por cada unidade de negócio, e que as mesmas alimentam a contabilidade analítica da APDL.
109. Quanto aos critérios de imputação de gastos e proveitos na VND, e dado que a APDL ainda não implementou contabilidade analítica por tarifa na VND, foi

apresentado pelos representantes da Direção de Estudos e Planeamento da APDL, um mapa explicativo sobre os critérios de imputação de gastos da VND, por tarifa. Esse mapa evidencia a natureza do gasto (rubrica), a respetiva conta de origem da contabilidade analítica do centro de custo (prefixo 12) e a percentagem de repartição de gastos pelas diferentes tarifas da VND. Desta forma foi possível confirmar a aplicação dos critérios de imputação de gastos e rendimentos na VND por tarifa, conforme informação remetida à AMT, no âmbito do processo de aprovação anual do regulamento de tarifas e da monitorização anual da implementação do mesmo.

110. No que diz respeito à análise dos saldos contabilísticos e tipos de operações significativas relacionadas com a gestão da VND que constam das contas de exploração por tarifa da VND e das demonstrações financeiras da APDL, foram essencialmente analisados os procedimentos de compras, tendo-se constatado que a VND tem um procedimento escrito sobre o processo de compras, permitindo assim de forma inequívoca alocar as compras a cada unidade de negócio e reforçando a fiabilidade dos montantes dos saldos contabilísticos das contas alocadas às tarifas da VND. Foi ainda analisada a rubrica de FSE, constatando-se com maior relevância na conta de exploração da VND o contrato com a EDP para operação e manutenção corrente das eclusas, do qual se concluiu que o montante anual suportado pela APDL é apurado semestralmente de acordo com uma fórmula constante do contrato, e que é composta por uma componente fixa e outra variável que decorre dos rendimentos obtidos no semestre com a tarifa de eclusagem.
111. Quanto à análise dos resultados obtidos em comparação com os orçamentos de 2022 e 2023, a APDL apresentou o seguinte quadro:

valores em Euros

	2022		2023		Desvio % Real vs. Orç.	
	Orçamento	Real	Orçamento	Real	2022	2023
Vendas e serviços prestados	1 781 807	2 352 925	3 548 020	2 704 226	32%	-24%
Tarifa de Eclusagem	527 219	717 338	905 521	792 456	36%	-12%
Tarifa de Acostagem	154 669	340 909	596 259	350 484	120%	-41%
Tarifa Utilização da Via	324 820	315 269	438 299	320 213	-3%	-27%
Tarifa Recolha Resíduos	279 729	458 233	570 157	591 212	64%	4%
Tarifas de Usos Dominiais	349 145	400 279	408 437	506 544	15%	24%
Outros	146 225	120 896	629 346	143 317	-17%	-77%
Subsídios à exploração	0	0	0	0	-	-
Outros ganhos	0	0	0	0	-	-
RENDIMENTOS EXPLORAÇÃO	1 781 807	2 352 925	3 548 020	2 704 226	32%	-24%
CIMMC	-99 405	-21 752	-22 312	-19 343	-78%	-13%
FSE	-2 336 227	-2 227 442	-3 631 728	-3 287 449	-5%	-9%
Gastos com pessoal	-611 944	-559 708	-546 703	-613 342	-9%	12%
Outros gastos	-425 057	-481 970	-355 068	-555 997	13%	57%
GASTOS EXPLORAÇÃO	-3 472 633	-3 290 872	-4 555 812	-4 476 131	-5%	-2%
EBITDA	-1 690 826	-937 947	-1 007 792	-1 771 905	-45%	76%
Gastos de depreciação e amortização	-2 571 947	-2 842 072	-2 749 110	-2 840 482	11%	3%
EBIT	-4 262 773	-3 780 019	-3 756 902	-4 612 387	-11%	23%
Resultados Financeiros	0	0	0	0	-	-
RESULTADOS ANTES IMPOSTOS	-4 262 773	-3 780 019	-3 756 902	-4 612 387	-11%	23%

112. Em complemento ao quadro a APDL, fundamentou os resultados obtidos da seguinte forma:

- A forte recuperação da atividade verificada durante o ano 2022, acima do previsto, teve reflexo na receita tarifária arrecadada, a qual ultrapassou os 2,3 milhões de euros, representando um crescimento de (+54%) face ao ano anterior e um desvio positivo de (+32%) face ao previsto. Tal possibilitou a redução do défice de exploração em (-35%) face a 2021 e uma melhoria de (+45%) face ao orçamentado, atingindo os 938 mil euros.
- Em 2023, a receita de exploração da VND atingiu os 2,7 milhões de euros, registando um aumento de (+15%) face ao ano anterior, em linha com o crescimento da atividade verificado no mesmo período.
- No entanto, a previsão de receita inscrita no orçamento de 2023, tinha por base um movimento estimado de 1,6 milhões de passageiros enquanto o movimento real registado no ano se ficou nos 1,25 milhões de passageiros, (-24%) aquém do previsto.
- Em 2023, os gastos de exploração atingiram os 4,5 milhões de euros, ficando em linha com o previsto (-2%), o que levou a que o défice de

exploração, de 1,8 milhões de euros, registasse um desvio positivo de 76% face ao previsto no orçamento.

113. Da leitura do ponto anterior podemos concluir que a elaboração das previsões estimativas, está cada vez mais aproximada aos factos/acontecimentos reais, mas ainda necessita de um quadro de maior estabilidade conjuntural, para incrementar o seu grau de aderência à realidade.

114. No que se refere a objetivos de gestão e planos de futuros da VND, a APDL apresentou uma projeção de resultados para os exercícios de 2024 e 2025, com base nos seguintes pressupostos:

- Em 2024, estima-se que os rendimentos de exploração cresçam (+31%) face a 2023, em linha com o crescimento do movimento de passageiros, destacando-se o aumento da receita com as tarifas de acostagem (+103%), de eclusagem (+33%), de recolha de resíduos (+22%) e de utilização da via (+10%).
- Quanto aos gastos de exploração as estimativas apontam para que, em 2024, venham a registar uma diminuição de (-6%) face ao ano anterior, em função da redução dos gastos com Fornecimentos e Serviços Externos (FSE) em (-10%) e dos Outros gastos de exploração em (-11%).
- A diminuição dos gastos com FSE fica a dever-se, principalmente, à redução dos gastos com dragagens de manutenção do canal de navegação.
- Espera-se que, em 2024, o défice de exploração seja de 656 mil euros, apresentando uma redução (-63%) face a 2023.
- Prevê-se a continuação, em 2025, do crescimento da atividade marítimo-turística na VND em conjunto com a implementação do segundo ano da política tarifária aprovada, o que deverá permitir um crescimento da receita de exploração de (+42%) face a 2024.
- Apesar do incremento previsto dos gastos de exploração em (+30%), de entre os quais se destaca a realização de Dragagens de Manutenção no montante de 500 mil euros, o défice de exploração deverá registar uma redução (-33%) para cerca de 440 mil euros.

valores em Euros

	2023	2024	2025	Variação %	
	Real	Estimativa	Previsão	2023/ 2024	2024/ 2025
Vendas e serviços prestados	2 704 226	3 539 379	5 010 463	31%	42%
Tarifa de Eclusagem	792 456	1 055 122	1 198 433	33%	14%
Tarifa de Acostagem	350 484	710 702	1 468 774	103%	107%
Tarifa Utilização da Via	320 213	353 740	724 675	10%	105%
Tarifa Recolha Resíduos	591 212	721 840	895 603	22%	24%
Tarifas de Usos Dominiais	506 544	549 163	541 438	8%	-1%
Outros	143 317	148 811	181 540	4%	22%
Subsídios à exploração	0	0	0	-	-
Outros ganhos	0	0	0	-	-
RENDIMENTOS EXPLORAÇÃO	2 704 226	3 539 379	5 010 463	31%	42%
CMMC	-19 343	-19 367	-31 830	0%	64%
FSE	-3 287 449	-2 974 141	-4 214 063	-10%	42%
Gastos com pessoal	-613 342	-707 635	-708 440	15%	0%
Outros gastos	-555 997	-493 877	-496 285	-11%	0%
GASTOS EXPLORAÇÃO	-4 476 131	-4 195 020	-5 450 618	-6%	30%
EBITDA	-1 771 905	-655 641	-440 155	-63%	-33%
Gastos de depreciação e amortização	-2 840 482	-2 703 430	-2 761 105	-5%	2%
EBIT	-4 612 387	-3 359 072	-3 201 260	-27%	-5%
Resultados Financeiros	0	0	0	-	-
RESULTADOS ANTES IMPOSTOS	-4 612 387	-3 359 072	-3 201 260	-27%	-5%

115. Conforme se constata do quadro anterior, a APDL prevê que, em 2025, fruto da efetiva aplicação do segundo ano da política tarifária aprovada (50% do valor das tarifas aprovado em 2018), consiga alcançar o menor défice de exploração, desde a aprovação da nova política tarifária em 2018. Esta previsão indicia que a política tarifária aprovada é adequada ao objetivo final que é tornar a VND sustentável do ponto de vista económico-financeiro, considerando-se que a mesma é um instrumento de garantia de qualidade, previsibilidade e estabilidade da atividade económica na VND.

116. Ainda no campo dos principais desenvolvimentos prospetivados pela APDL para a VND, foram apresentados um conjunto de investimentos futuros, das quais se destacam:

- Melhoria do canal de navegação: Alargar e aprofundar os canais de navegação no sentido de aumentar as condições de segurança de navegação desta via para qualquer tipo de embarcação; e cumprir com os requisitos da rede core das RTE-T (valor de investimento: 46,29 M€).

- Infraestruturas fluviais e terrestres: Melhorar as condições de operação, controlo, segurança, acessibilidade e serviços; melhorar as condições de acostagem a embarcações de pequeno, médio e grande porte (MT) nos diferentes cais; beneficiação das atuais infraestruturas (valor de investimento: 12,58 M€).
- Operacionalidade e Segurança da VND: Compreende os investimentos previstos em Plataforma Flutuante de resíduos que permitam a recolha de resíduos de navios, implementação de Redes de Água e Energia (OPS) para 19 cais e implementação de novo assinalamento fluvial georreferenciado, com novas ajudas à navegação modernas e fiáveis, possibilitando igualmente que a navegação se efetue em locais e períodos diurnos de baixa visibilidade (designadamente situações de nevoeiro) e durante o arco noturno (valor de investimento: 12,78 M€).
- Instalação de sistemas OPS e abastecimento de água em 10 cais da VND: Garantir o fornecimento de eletricidade (OPS) adequado às embarcações em média tensão; garantir o fornecimento de água às embarcações; disponibilização de um fornecimento contínuo e estável; criação de redes de distribuição para embarcações em média tensão que garantam um fornecimento de energia mais estável e confiável, evitando falhas e interrupções que podem prejudicar as operações portuárias; redução de emissões de CO₂, por via do reduzido consumo de combustível fóssil durante o tempo de atracação; mitigação da poluição sonora e atmosférica, por via da diminuição significativa do ruído e da poluição atmosférica nos cais, melhor qualidade do ar e do ambiente geral nas áreas urbanas circundantes; atender aos regulamentos internacionais de fornecimento de energia a embarcações, como os estabelecidos pela Organização Marítima Internacional (IMO) (valor de investimento: 3,6 M€, 70% financiado pelo PT2030).

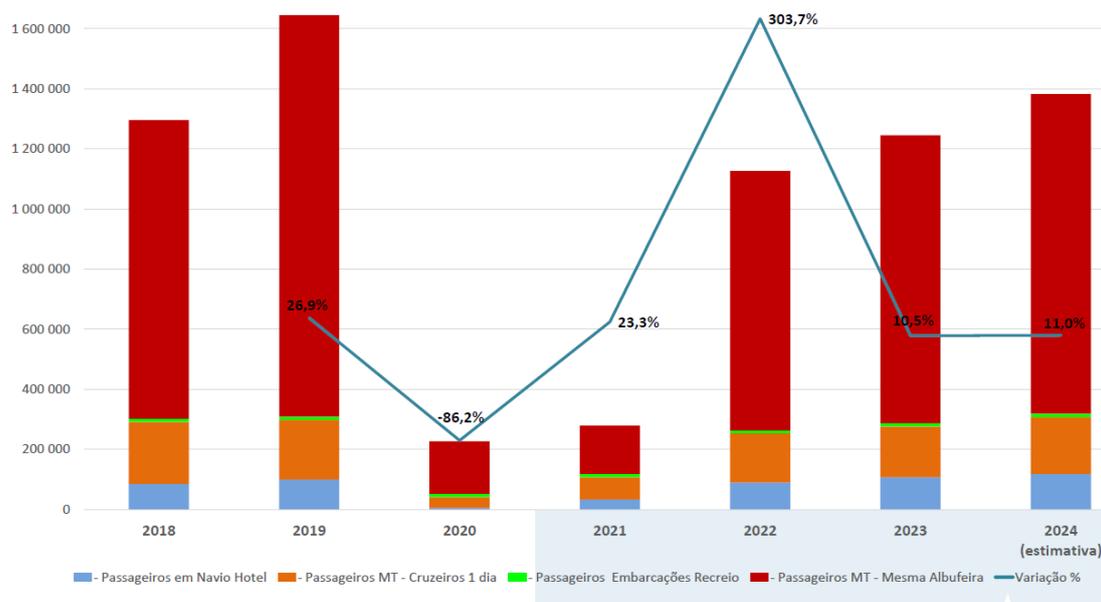
117. Neste ponto do programa de trabalho de análise histórica das estatísticas e outras informações sobre a atividade da VND, a APDL apresentou uma caracterização da atividade na VND, ao nível da evolução da política tarifária, da atividade operacional e dos principais investimentos realizados até 2023:

- Ao nível da aprovação e evolução da política tarifária destacam-se os seguintes factos: que 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; que a sua implementação decorre 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; foi efetuada uma revisão em baixa do tarifário em 2019, que consistiu na redução da Tarifa de Acostagem em 60% e na Redução da Tarifa de Utilização da Via em 25% em consequência dos incumprimentos dos operadores, relativamente ao pagamento das tarifas; com a pandemia de SARS-CoV-2 e as consequentes restrições impostas à circulação de pessoas e ao funcionamento das atividades económicas, a APDL não efetuou qualquer alteração das tarifas de circulação em 2020, 2021 e 2022 e apenas uma atualização em linha com a inflação em 2023 e 2024 (+5,9%) e (+5,2%) respetivamente. Para 2025, foi proposta a atualização das tarifas de circulação para o nível previsto no segundo ano da política tarifária da VND, passando de 25% para 50% das tarifas aprovadas.
- Ao nível da atividade operacional destacam-se as seguintes estatísticas:
 - Indicadores globais 2023:



ii. Evolução do n.º de passageiros:

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024 (até setembro)	2024 (estimativa)
Nº Passageiros	1 296 031	1 645 133	226 333	279 137	1 126 738	1 245 314	1 112 487	1 381 987
- Passageiros em Navio Hotel	85 402	99 574	5 241	33 307	89 281	106 838	92 507	118 563
- Passageiros MT - Cruzeiros 1 dia	206 019	198 651	36 174	74 438	164 589	169 775	134 041	188 408
- Passageiros MT - Mesma Albufeira	994 031	1 336 452	174 940	160 883	863 544	958 438	877 127	1 063 627
- Passageiros Embarcações Recreio	10 579	10 456	9 978	10 509	9 324	10 263	8 812	11 389



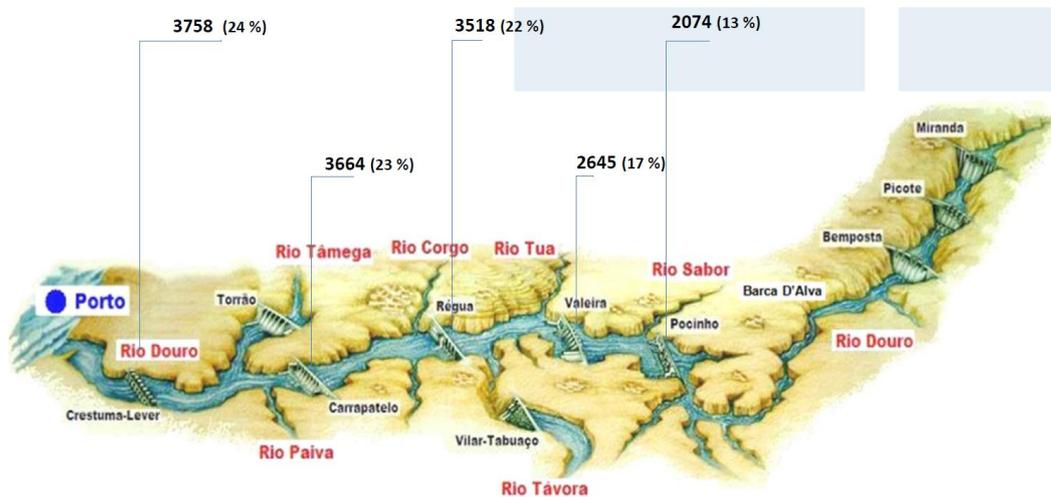
iii. Evolução do n.º de eclusagens e de acostagens

	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Nº Acostagens	7 697	9 037	1 744	4 495	9 178	9 134
- Tempo médio acostagem (horas)	11,40	14,09	65,84	20,89	12,64	13,68
- Comprimento médio embarcações (metros)	58,44	63,48	57,50	65,05	58,75	61,07
Nº Eclusagens	11 108	16 456	5 299	9 379	15 492	15 659
- nº médio de passageiros	78,64	69,15	27,67	43,84	63,18	67,69
- nº médio de tripulantes	20,20	19,21	9,45	16,65	19,31	20,44

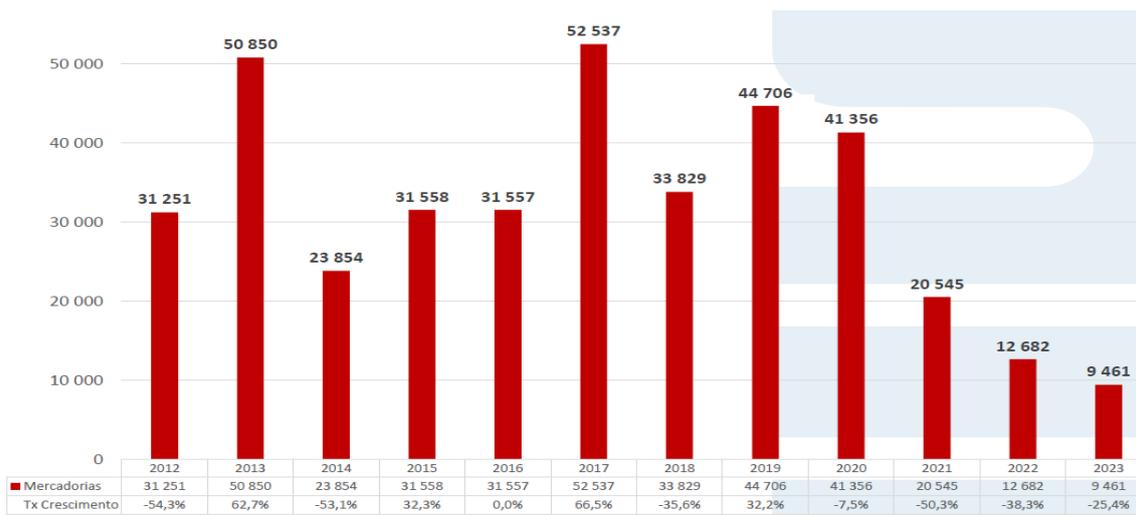
iv. N.º de acostagens por cais em 2023 (Top 10):

Cais	Nº Acostagens	%
RÉGUA	2522	28%
PINHÃO	1683	18%
BARCA DE ALVA	925	10%
LAMEGO	754	8%
POCINHO	730	8%
SABROSA (Pinhão)	561	6%
FOLGOSA	436	5%
LEVERINHO	321	4%
ENTRE-OS-RIOS	238	3%
FERRADOSA / SÃO XISTO	177	2%

v. N.º de eclusagens por eclusa em 2023:



vi. Evolução do movimento de mercadorias (toneladas):



- No que se refere aos principais investimentos realizados até 2023, destaca-se o seguinte:
 - Entre 2015 e 2023 a APDL investiu cerca de 27 milhões de euros na VND:

Ano	Investimento
2015	965 401 €
2016	4 301 505 €
2017	3 732 895 €
2018	4 417 912 €
2019	6 301 432 €
2020	1 572 719 €
2021	2 462 552 €
2022	1 854 916 €
2023	1 533 865 €
Total	27 143 197 €

ii. Esses 27 milhões euros encontram-se distribuídos pelas seguintes rubricas da unidade de negócio da VND:

- a. Melhoria do canal de navegação: 925 mil euros;
- b. Construção e reabilitação de cais e infraestruturas: 9,9 milhões de euros;
- c. Sistemas de informação, comunicação e controlo do tráfego: 4,4 milhões de euros;
- d. Cartografia oficial do Rio Douro: 2,1 milhões de euros;
- e. Sinalização, balizagem e ajudas à navegação: 3,2 milhões de euros;
- f. Rebocador multifunções: 3 milhões de euros; e
- g. Redes de água, energia e recolha de resíduos: 955 mil euros.

118. No que se refere à apresentação e discussão do plano para a plena implementação das recomendações formuladas, a APDL, de forma a responder ao plano de trabalho, optou por apresentar o ponto de situação da implementação das recomendações:

- Implementação de um sistema de apuramento de gastos e proveitos por tarifa – está em desenvolvimento um trabalho de revisão do modelo de contabilidade analítica, com o objetivo de sistematizar a alocação de gastos por tarifa;

- Elaboração de estimativas e previsões justificada em pressupostos baseados em acontecimentos reais – implementada; as estimativas e previsões são elaboradas com base na informação histórica/real da VND;
- Tarifas de fornecimento de bens e prestação de serviços objeto de regulamentação autónoma – implementada, as tarifas cobradas pelo fornecimento de bens e prestação de serviços na VND estão suportadas por regulamentos (p/exemplo: Regulamento de Tarifas de Receção e Gestão de Resíduos) ou por Ordens de Serviço (p. ex. fornecimentos de água e energia elétrica), os quais se encontram publicados em <://douro.apdl.pt/regulamentos-e-tarifarios/tarifarios/>;
- Incluir 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” – será implementada no âmbito da certificação legal das contas relativas ao exercício de 2024;
- Os pressupostos previsionais de modelação do valor das tarifas incluídos no dossier de consulta do ano anterior (n-1), sejam reconciliados no ano atual (n) com os factos reais que deram origem à conta de exploração real – implementada, a reconciliação é efetuada no dossier de consulta anual aos utilizadores da VND;
- Promover a participação ativa dos utilizadores no processo de consulta anual (percentagem de participação de pelo menos 50%) – efetuada anualmente a sensibilização dos utilizadores para a relevância da participação. Adicionalmente, a APDL tem consultado a AAMTD – Associação das Atividade Marítimo-Turística do Douro no âmbito do processo anual de atualização tarifário;
- Promover a realização de um inquérito de satisfação junto dos utilizadores da VND – implementada inquérito realizado em 2022;
- Proposta de extensão do período de referência para a implementação da política tarifária da VND – solicitada a extensão do prazo até 2027, tendo a mesma sido aceite pela AMT;

- Provisão de fontes de financiamento alternativas para fazer face às despesas de investimento e manutenção das infraestruturas da VND – a APDL tem uma postura ativa e contínua de procura de fontes de financiamento para realização dos investimentos necessários ao bom desenvolvimento das suas atividades; a acumulação de défices de exploração sucessivos na VND não tem impedido a APDL de realizar um volume de investimento relevante e contínuo naquela infraestrutura;
- Adoção de políticas tarifárias de discriminação positiva de práticas que promovam a utilização de embarcações ambientalmente mais eficazes na defesa do meio ambiente – a APDL tem um compromisso forte com a sustentabilidade ambiental na VND, expresso, não só, no investimento num sistema abrangente e eficaz de receção e gestão de resíduos, mas também no investimento previsto na eletrificação e descarbonização da operação fluvial. Ao nível da proteção do ecossistema da VND, a APDL tem sensibilizado e alertado as autoridades competentes para a necessidade de uma maior fiscalização das práticas lesivas do meio ambiente levadas a cabo pelos utilizadores. Ao nível tarifário a prioridade mantém-se na obtenção de um equilíbrio económico da exploração da VND.

119. A verificação “in situ” dos ativos alocados, que Incluiu a deslocação ao terreno para observação dos mesmos, seguiu o seguinte plano de trabalho:

- Foram previamente identificados os ativos a verificar no terreno, neste caso, o Centro de Coordenação de Operação (CCO) no Peso da Régua, os cais do Peso da Régua e Lamego e a eclusa da barragem do Peso da Régua.
- A visita da AMT aos referidos locais foi acompanhada pela equipa APDL composta por representantes da Direção de Estudos e Planeamento, da Direção de Operações Portuárias e Segurança e do responsável pelo CCO da VND.
- A visita ao CCO iniciou-se com uma apresentação conduzida pelo representante da Direção de Operações Portuárias e Segurança, na qual

foi dissecada a atividade da VND, nas vertentes gestão da via, da navegabilidade e da segurança marítima e portuária.

- Do conjunto de infraestruturas que fazem parte da VND, e que se encontram sob a gestão deste CCO, destacam-se os setenta (70) cais em que se incluem as infraestruturas, cabeços, cotas, zona de operações, vigilância humana, a segurança dos clientes/armadores e os planos de proteção e segurança e o próprio canal de navegação como infraestrutura e da qual fazem parte o assinalamento fluvial/marítimo, a monitorização do rio/caudais/cotas, as comunicações (VHF, AIS), a gestão de tráfego, a carta náutica, os equipamentos de ajudas à navegação dos navios e o planeamento e controlo.
- Da apresentação e das observações efetuadas foi possível constatar a elevada complexidade da gestão da operação da VND, que está assente numa base tecnológica de grande intensidade, baseada no CCO, que funciona 24 horas por dia, com presença humana permanente.
- Do mesmo modo, foi possível constatar a execução dos investimentos efetuados na VND, designadamente aqueles que dizem respeito a sistemas de informação, comunicação e controlo de tráfego, cartografia do rio Douro, sinalização, balizagem e ajudas à navegação e que até 2023, totalizam um total de 9,7 milhões de euros, e que de alguma forma se encontram materializados no CCO.
- Quanto às observações efetuadas nos cais do Peso da Régua e Lamego, foi possível visualizar as infraestruturas disponibilizadas por esses cais e que fazem parte do investimento executado pela APDL desde 2015, de cerca 9,9 milhões euros, nomeadamente os acessos às áreas portuárias, as redes de abastecimento de água, eletricidade, combustíveis e recolha de resíduos.
- Em relação à visita à eclusa da barragem do Peso da Régua, a mesma decorreu com o acompanhamento do responsável da empresa concessionária da barragem a EDP e que opera as eclusas na VND, na qual foi possível visualizar uma eclusagem de um navio hotel e acompanhar todo o processo de eclusagem, constatando-se a

complexidade da operação e, em consequência, os elevados encargos assumidos pela APDL nesta aquisição de serviços.

- Ainda no âmbito da visita ao terreno, foram transmitidos à AMT alguns dos principais constrangimentos na operação da VND, com impacto na gestão e na sustentabilidade económica desta via, e que num futuro próximo poderão necessitar de uma intervenção regulatória de forma a mitigar esses constrangimentos.
- As situações identificadas pela APDL que podem gerar constrangimentos na capacidade da VND, são relativas a:
 - i. Seca e Cheias;
 - ii. Segurança marítimo-fluvial (cotas e caudais);
 - iii. Zonas estreitas;
 - iv. Fornecimento de água doce em determinados locais mais atingidos pela seca (Pinhão, Sabrosa, Barca D'Alva e Pocinho);
 - v. Planos de navegação;
 - vi. Acostagens: cumprimento dos planos do Centro RIS;
 - vii. Terminais com elevadas solicitações;
 - viii. Eclusas com elevadas solicitações;
 - ix. Gestão de tráfego (zona da Valeira :subidas e descidas);
 - x. Comunicações móveis, VHF e AIS;
 - xi. Utilização do cais, principalmente em cais de acesso público para serviços;
 - xii. Fornecimento de energia elétrica.

V. IV - Principais constatações e conclusões

120. No que se refere às principais constatações:

- Verificou-se que a APDL utiliza um sistema contabilístico devidamente certificado e que efetua contabilidade analítica por unidade de negócio;
- Os procedimentos relativos a metodologias, abordagens e critérios de imputação de gastos e proveitos adotados no apuramento dos valores constantes das contas de exploração anuais das tarifas da VND e

inventário dos ativos alocados à VND, estão devidamente fundamentados em fichas de alocação por rubricas da contabilidade analítica, o que introduz um elevado grau de fiabilidade às contas de exploração por tarifa, permitindo assim identificar de forma direta a origem dos gastos e dos ativos que os geram, apesar de ainda não ter implementado essa variante na contabilidade analítica, i.e., não apresenta um balancete analítico por tarifa da VND;

- Foi ainda possível verificar alguns dos investimentos realizados, nomeadamente o CCO no Peso da Régua e os cais do Peso da Régua e Lamego, através da observação no terreno e dos projetos para a VND, de forma documental, designadamente os principais desenvolvimentos ao nível da melhoria do canal de navegação, das infraestruturas fluviais e terrestres e de segurança;
- Em relação aos resultados de exploração obtidos versus o orçamentado, constatou-se que, nos exercícios de 2022 e 2023, existiram desvios significativos de sentido negativo e positivo, que demonstram o ainda baixo grau de previsibilidade da atividade da VND;
- Quanto às projeções para os exercícios de 2024 e 2025, a APDL antevê um crescimento da atividade na VND e do correspondente acréscimo dos rendimentos de exploração por via do aumento do número de passageiros e do valor das tarifas. Estima ainda uma redução do défice de exploração em 2024 e 2025, (-63%) face a 2023 e (-33%) face à estimativa 2024, respetivamente;
- Registou-se uma evolução positiva quanto ao estado da implementação das recomendações, mas ainda aquém do objetivo pretendido de plena implementação das recomendações.

121. Concluiu-se que o objetivo da ação de supervisão no terreno, que visava garantir a exatidão e integralidade das contas de exploração da VND, foi alcançado;

122. No que diz respeito à legalidade e regularidade das operações subjacentes, e à economia, eficiência e eficácia das operações realizadas, na gestão da VND, concluiu-se pela total “*compliance*” da APDL.

123. De igual modo foi possível atestar a objetividade e transparência das tarifas para os utilizadores e a sustentabilidade deste mercado relevante das vias navegáveis interiores.
124. Destacam-se os progressos da APDL na qualidade do serviço prestado e na persecução da sustentabilidade económica da VND, bem como a colaboração demonstrada no cumprimento do plano de trabalhos.

VI- CONCLUSÕES

125. 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.
126. 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”*.
127. 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.
128. 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.

129. 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.

130. 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, em face dos condicionalismos provocados por uma conjuntura de incerteza.

131. Em relação às recomendações formuladas nos Relatórios de monitorização dos exercícios de 2018 a 2021 constatou-se que a APDL ainda não implementou as recomendações na sua plenitude, prevendo-se que tal venha a ser possível em relação ao exercício de 2024, em razão do inferido na ação de supervisão incluída na monitorização do exercício em análise.

132. 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 no âmbito da ação de supervisão descrita no presente relatório, declarou que *“será implementada no âmbito da certificação legal de contas relativas ao exercício de 2024”*.
133. Quanto às restantes recomendações, considera-se que, apesar de se verificar uma evolução no estágio de implementação, constatou-se que ainda há um caminho a prosseguir até à sua plena implementação, com maior destaque no que diz respeito à evolução dos processos de consulta das tarifas e à periodicidade dos inquéritos de satisfação dos utilizadores da VND.
134. 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 a recuperação da atividade marítimo-turística na VND em 2021, traduzido, no ano de 2022, num crescimento de (+304%) do número de passageiros face a 2021.
 - Verificou-se um desagravamento dos défices de exploração das tarifas de eclusagem e de acostagem, apesar da manutenção em 2022, dos montantes das tarifas em vigor em 2021, em razão do aumento das receitas por via do crescimento do número passageiros e no caso da acostagem, da diminuição dos gastos de exploração em particular as rubricas de manutenção e conservação do cais.
 - Em sentido contrário, evoluiu a tarifa de utilização da via, que registou um forte agravamento do défice de exploração, decorrente de uma ligeira diminuição dos rendimentos, e principalmente do aumentos dos gastos de manutenção e conservação do canal de navegação.
 - No exercício de 2022, foram ultrapassadas as condicionantes decorrentes da pandemia da Covid-19, e a atividade marítimo-turística refletiu esse facto com um forte crescimento da atividade, que se materializou num forte crescimento do número de passageiros, do número de acostagens e de eclusagens, face a 2021.

- O que perante os factos anteriormente relatados, indica que o regulamento de tarifas em vigor não constituiu uma barreira à recuperação da atividade na VND em 2022, constituindo assim um indicador de que a implementação do novo regulamento de tarifas da VND é 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 o custo 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 ², as vias navegáveis interiores podem desempenhar um papel fundamental no cumprimento dos objetivos climáticos da União Europeia.

² 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))

VI – RECOMENDAÇÕES

135. Tendo em conta o exposto no presente Relatório e nos Relatórios respeitantes aos exercícios de 2018 a 2021 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 proveitos por tarifa na unidade de negócio da VND;
- Justifique/calibre com maior robustez a elaboração das estimativas e previsões em pressupostos baseados em factos/acontecimentos reais, 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;
- No âmbito do processo de consulta anual aos utilizadores da VND, introduzir melhorias no processo previsional de modelação do valor das tarifas correspondente a cada um dos serviços prestados, incluídos no dossier de

consulta do ano anterior (n-1) e que sejam reconciliados no dossier do ano atual (n) de forma mais detalhada com os acontecimentos/factos reais que deram origem à conta de exploração real da respetiva tarifa, de forma a obter estimativas e previsões com maior aderência à realidade da exploração da atividade na VND;

- Na construção das contas de exploração reais por tarifa, a incluir no dossier de consulta anual aos utilizadores/operadores da VND, detalhe com maior pormenor os critérios de repartição dos gastos, e que os princípios nos quais estes se baseiam sejam acompanhados de uma memória descritiva mais exaustiva, designadamente a quantificação dos meios humanos e matérias alocados, de forma a aumentar a perceção do benefício de cada tarifa pelos utilizadores;
- 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 satisfação junto dos utilizadores e passageiros da VND em 2025, de forma a apurar o grau de satisfação dos utilizadores/operadores e passageiros com as infraestruturas da VND;
- Que, perante a acumulação de défices sucessivos da exploração da VND, que não permitiram a libertação de meios financeiros para fazer face às despesas de manutenção e investimento que garantam a segurança e qualidade da infraestrutura, pondere a provisão de fontes alternativas de financiamento.
- 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 lançamento das obras que irão resolver o principal constrangimento da VND e transformar o 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.
136. 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.
137. 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.

138. Por último, e 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, solicita-se à APDL que apresente um plano revisto com vista à plena implementação das recomendações formuladas até 2027, o qual deverá incluir um cronograma com as previsões de implementação.

VII – AUDIÊNCIA DOS INTERESSADOS

139. O Relatório em apreço foi remetido à APDL, a coberto do ofício AMT, N/ N/Ref.^a 08534-CA/2024, de 18, para nos termos do disposto no n.º 1 do artigo 121.º e do artigo 122.º do Código do Procedimento Administrativo, sujeitar o seu conteúdo a audiência de interessados, pelo prazo de 10 dias úteis.
140. Terminado o processo de consulta em sede de audiência de interessados, a APDL, fora do prazo estabelecido, veio através de e-mail de 5 de fevereiro de 2025, pronunciar-se sobre o conteúdo do presente Relatório, nos seguintes termos: *“registamos, com agrado, as conclusões globalmente positivas expressas no mesmo. Informamos ainda que não identificamos no referido Relatório informação abrangida por confidencialidade/ segredo comercial.”*
141. Concluindo-se que, em matéria de facto e de direito a APDL não aportou dados, bem como não requereu diligências complementares nem juntou documentos que possam alterar o conteúdo do Relatório em referência, e por isso mantém-se na íntegra o teor do Relatório notificado assim como todas as Conclusões e Recomendações formuladas pela AMT.

Lisboa, 6 de fevereiro de 2025

