

PARECER N.º 9/2017

Regulação da Mobilidade e Transportes

Objeto: CONCURSO PÚBLICO INTERNACIONAL PARA A CONCESSÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO REGULAR DE PASSAGEIROS E VEÍCULOS ATRAVÉS DE NAVIO *FERRY* ENTRE A MADEIRA E O CONTINENTE PORTUGUÊS

Contexto: Parecer Prévio Vinculativo previsto na alínea b) do n.º 2 do artigo 34.º dos Estatutos da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-lei n.º 18/2015, de 2 de fevereiro, sobre as peças de procedimento do CONCURSO PÚBLICO INTERNACIONAL PARA A CONCESSÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO REGULAR DE PASSAGEIROS E VEÍCULOS ATRAVÉS DE NAVIO *FERRY* ENTRE A MADEIRA E O CONTINENTE PORTUGUÊS, solicitado por Sua Excelência o Secretário Regional da Economia, Turismo e Cultura do Governo Regional da Madeira, através de através do Ofício n.º 3346, Processo 5.2.1.0, de 18 de agosto de 2017.

Destinatário: Sua Excelência o Secretário Geral da Economia, Turismo e Cultura do Governo Regional da Madeira

I. ENQUADRAMENTO

I.1. Objeto

1. O objeto do presente Parecer da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) consiste na elaboração do **Parecer Prévio Vinculativo**, previsto na alínea b) do n.º 2 do artigo 34.º dos Estatutos da AMT, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, com as alterações introduzidas pelo Decreto-lei n.º 18/2015, de 2 de fevereiro (doravante designados por “Estatutos”), sobre as peças de procedimento do **CONCURSO PÚBLICO INTERNACIONAL PARA A CONCESSÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO REGULAR DE PASSAGEIROS E VEÍCULOS ATRAVÉS DE NAVIO FERRY ENTRE A MADEIRA E O CONTINENTE PORTUGUÊS**, revistas em conformidade com o Parecer n.º 8/2017-AMT/Regulação da Mobilidade e dos Transportes (adiante **PARECER**), enviado através do Ofício n.º 1891-CA/2017, de 3 de agosto.
2. O presente Parecer foi solicitado por Sua Excelência o Secretário Regional da Economia, Turismo e Cultura do Governo Regional da Madeira, através do Ofício n.º 3346, Processo 5.2.1.0, de 18 de agosto de 2017.

I.2. Contexto

3. Dá-se aqui por reproduzida a matéria constante do ponto I.2 Contexto do PARECER.

II. PARECER DA AMT

II.1. Delimitação do Objeto do Parecer

4. O presente Parecer insere-se no âmbito das atribuições e competências da AMT, previstas nos seus Estatutos, em matéria relativa ao setor dos portos comerciais e dos transportes marítimo e fluvial, em particular no que se refere, à promoção e à verificação das condições para a existência e desenvolvimento do transporte marítimo nacional e atividades conexas, e à regulação da atividade da cabotagem insular, no quadro dos requisitos e Obrigações de Serviço Público (OSP) a que se encontra sujeita, adotando as medidas necessárias que se revelem necessárias para a conformidade com a legislação nacional e da União Europeia (UE) aplicável.
5. E, nesta medida compete-lhe assegurar que seja escrupulosamente respeitada a legislação aplicável, designadamente as disposições dos Tratados em matéria de concorrência não falseada, montantes de indemnização compensatória em cumprimento de OSP e auxílios de Estado, de uma forma geral, e, particularmente, no que reporta ao princípio da livre prestação de serviços aplicado aos transportes marítimos internos nos Estados-Membros e de base não discriminatória em relação a todos os armadores nacionais e da UE.
6. Pelo que, não obstante o estabelecimento de uma linha regular entre o Continente e a Região Autónoma da Madeira (RAM) ter sido considerada de interesse público, e permitindo a mesma o transporte de carga, importa garantir, que tal linha regular não gere eventuais distorções da concorrência em relação a outro tipo de transporte de carga.

7. Nesta conformidade, a AMT, no âmbito das suas atribuições e competências, previstas na alínea a) do n.º 1 do artigo 4.º *“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 económico”, nas alíneas k) “Promover a verificação das condições para a existência e desenvolvimento do transporte marítimo nacional e atividades conexas, em particular no que respeita à sua competitividade e à atratividade do investimento no setor”; e l) “Regular a atividade da cabotagem insular, no quadro dos requisitos e obrigações de serviço público a que se encontra sujeito, e adotar as medidas que se revelem necessárias para a sua conformidade com a legislação nacional e da União Europeia aplicável”,* todas dos Estatutos da AMT, emitiu o PARECER, o qual listava um conjunto de Recomendações (cfr. pontos 61 a 65), sendo que as Recomendações constantes dos pontos 64.2, 64.4 e 65, se revestiam de carácter obrigatório e vinculativo, que, por esse facto, condicionavam a emissão do parecer favorável da AMT.
8. O PARECER da AMT, no pleno cumprimento das suas atribuições e poderes enquanto Regulador Económico Independente no contexto do *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*, realçou, igualmente, a **relevância do serviço público de transporte marítimo regular de passageiros através de navio Ferry entre a Madeira e o Continente para a proteção e promoção do interesse público da Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável**, numa perspetiva de sustentabilidade financeira e ambiental, e de coesão económica, territorial e social, em estreita conexão e promoção do princípio da continuidade territorial previsto no artigo 10.º do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma da Madeira (EPARAM), aprovado pela Lei n.º 130/99, de 21 de agosto, daí advindo manifestas repercussões positivas para a Sociedade e para a Economia Nacional, no âmbito do *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*.
9. Em 18 de agosto de 2017, Sua Excelência o Secretário Regional da Economia, Turismo e Cultura do Governo Regional da Madeira, através do Ofício atrás identificado, enviou as peças concursais revistas na sequência das Recomendações contidas no PARECER da AMT, solicitando ***“uma decisão final que formalmente concorde com o conteúdo das peças deste procedimento e que se as mesmas encontram-se de acordo com as recomendações formuladas.”***

10. Analisadas as peças concursais ora enviadas, constituídas pelo Programa de Concurso e pelo Caderno de Encargos, constatou-se que estas foram revistas com o objetivo de corresponderem às Recomendações formuladas pela AMT, tendo também sido **introduzidas novas disposições que implicaram uma análise de todo o processo, especialmente face matéria sobre a qual as novas disposições incidiam.**

II.2. Metodologia

11. Dá-se aqui por reproduzida a matéria constante do ponto II.2 Metodologia do PARECER.

II.3. Avaliação de Compliance

12. Dá-se aqui por reproduzida a matéria constante do ponto II.3 Avaliação de Compliance do PARECER supra mencionado.

- 12.1. No que respeita aos **2.º e 3.º critérios de Altmark**, e tendo presente a análise efetuada no ponto II. 3 Avaliação de Compliance referida remete-se, no que concerne à nova versão do Caderno de Encargos de 18.08.2017, para as considerações tidas por relevantes para o ponto II.5 análise da racionalidade dos investidores do presente Parecer.

II.4. Caraterização da atualidade dos serviços de cabotagem marítima nacional, em particular dos serviços de transporte marítimo de passageiros e mercadorias entre o Continente e a Região Autónoma da Madeira

13. Dá-se aqui por reproduzida a matéria constante do ponto II.4 Caraterização da atualidade dos serviços de cabotagem marítima nacional, em particular dos serviços de transporte marítimo de passageiros e mercadorias entre o Continente e a Região Autónoma da Madeira do PARECER já referido.

II.5. Racionalidade dos Investidores

14. Tendo presente a análise efetuada no ponto II. 5 Racionalidade dos Investidores do PARECER já referido, que aqui se dá integralmente reproduzida, importa salientar, reiterando o anteriormente referido, o papel de investidor principal do GRM, que constitui parte ativa neste processo concursal, e que reconhece as **vantagens do modelo proposto, que lhe permitiu vir a despender uma verba de até três milhões de euros anuais para estabelecer esta linha regular, espelhando a necessidade premente de reforçar a ligação da Ilha da Madeira ao Continente Português, e ainda a sua confiança na viabilidade e salvaguarda desse mesmo “investimento”**.
15. Atendendo aos critérios plasmados no **Acórdão de Altmark**, e tendo por base os **pressupostos económico-financeiros** que foram tidos em consideração pelo GRM para efeitos de determinação do **preço base** que serve de referência para a **licitação pública** em apreço, e, com fundamento na análise de *benchmarking* relativa aos resultados operacionais dos armadores - [confidencial]¹ -, em operações de transporte marítimo comparáveis, a AMT considerou (vide pontos 24.2 e 41 a 45 do PARECER) que a metodologia preconizada pelo GRM constituía uma boa base de partida para a elaboração do modelo financeiro da concessão.
16. À luz dos critérios de Altmark foram considerados para efeitos de cômputo da indemnização compensatória, **os custos com a realização de 104 viagens (52 de ida e volta) por ano, que correspondem a uma distância percorrida de 52.104 milhas náuticas, cumprindo, desta forma, os princípios de relação entre os custos incorridos com o cumprimento das OSP e as indemnizações compensatórias**.

E, com fundamento nos pressupostos do modelo financeiro da Concessão, o custo médio por milha náutica era de € 256 e a compensação por milha náutica era de € 59.

Mais se referia que, de acordo com a informação disponibilizada pelo GRM, a procura é sensível à variação do preço, apresentando uma elasticidade preço da procura de 0,33, o que permite sustentar as expectativas de evolução favorável da procura face à redução de preços. E, no que se refere aos custos operacionais, e partindo do pressuposto de que 66% dos custos totais são afetos à atividade principal da Concessão, foram considerados na determinação do preço base da Concessão os custos fixos e variáveis diretamente imputáveis ao cumprimento das OSP, nomeadamente os custos com o pessoal, os custos de combustível, os gastos

¹ [confidencial]

gerais (*marketing*, seguros, comissão de agência, despesas gerais) e as despesas de fretamento do navio.

17. E, nesta conformidade, a **AMT considerou** que este **modelo de concessão**:

17.1. Espelhava um **quadro com capacidade de criar um ambiente amigo do investimento produtivo** e com **estabilidade no tempo**, conforme a AMT tem pugnado, atentos os pressupostos subjacentes ao preço base a ser licitado.

17.2. Garantia uma **partilha equitativa de benefícios entre o Concedente e a Concessionária**, oferecendo, ainda, **incentivos para o investidor ser mais eficiente**.

17.3. Acautelava a reposição do equilíbrio financeiro de forma ajustada e proporcional, apresentando-se ainda em consonância com a Diretiva 2014/23/UE, relativa à adjudicação de contratos de concessão, em matéria de exposição da Concessionária aos riscos reais da procura e oferta.

18. Em **síntese**, a avaliação do impacte do presente projeto era **positiva** para a **racionalidade dos investidores**.

19. Contudo, a nova versão do Caderno de Encargos incorpora uma nova realidade: o **Período de imobilização técnica do navio, por efeito do qual passou a considerar-se 100 viagens** (50 de ida e volta) - cfr. n.º 4 da Cláusula III do Anexo I, ou seja, menos 4 viagens anuais em relação à versão do CE de 1 de agosto 2017.

Assim, para efeitos de cômputo do preço base foram considerados, no âmbito da anterior versão do CE, os custos com a realização de 104 viagens (52 de ida e volta) por ano, isto é, **não foi assegurada a continuidade e a regularidade dos serviços, enquanto elementos integrantes da natureza jurídica das OSP**.

Paralelamente, importaria aferir se os custos com a realização de 100 viagens (50 de ida e volta) por ano poderiam prejudicar (ou não) o cômputo do *déficit* de exploração que serviu de base para a estipulação do preço base do valor anual máximo de indemnizações compensatórias - € 3.000.000,00 (três milhões de euros), sujeitos a IVA à taxa legal em vigor, correspondendo a um valor global de € 9.000.000,00 (nove milhões de euros) sujeitos a IVA à taxa legal em vigor (**cfr. artigo 13.º do Programa de Concurso**).

Tal releva para avaliar do cumprimento dos critérios de Altmark, tendo em conta que é imposta a clara formulação e especificação dos pressupostos da compensação a atribuir e se a compensação não vai para além do necessário a cobrir os custos e a atribuir um lucro razoável.

Neste contexto o GRM veio esclarecer que *“Esta norma não confere qualquer alteração material às estimativas globais de IC anteriormente apresentadas, pelos seguintes motivos:*

- *O Modelo Financeiro tem por base pressupostos e a melhor informação disponível, os quais constituem um cenário plausível de exploração do serviço público. Não obstante é necessário ter presente que incorpora sempre alguma margem de erro/incerteza, impossível de eliminar em qualquer exercício de previsão do género.*
- *Tanto assim é que, embora o valor anual estimado de IC no modelo financeiro seja de 3.028.810€ o preço base foi arredondado para as centenas de milhar de euros (3.000.000€).*
- *Nesses termos, uma pequena alteração com impacte reduzido e inferior à margem de erro pode considerar-se desprezável para efeitos de estimativa de IC anual.*
- *Não obstante, por forma a demonstrar que esta norma nunca se traduziria numa redução do valor das IC resultante do Modelo Financeiro, apresenta-se de seguida uma estimativa dos custos evitados e dos proveitos perdidos pela Concessionária com a não realização do serviço público durante as 2 semanas de imobilização técnica do navio, com base nos dados constantes do Modelo Financeiro da Concessão: [confidencial]*
- *Como se pode verificar, a possibilidade de realização de uma imobilização técnica do navio durante 2 semanas traduz-se num saldo desfavorável para a Concessionária, pelo que conduziria, não a uma redução do valor global da estimativa de IC anteriormente produzida, mas antes a um aumento do valor das ICs.*
- *Significa isto que a Concessionária tem o incentivo correto para minimizar o período de imobilização do navio ao estritamente necessário, não tendo qualquer vantagem em alongar a imobilização do navio para além do estritamente necessário.*
- *Assim, a anterior estimativa de 3M€, para efeitos de verificação dos critérios Altmark mantém-se válida e, quanto muito, fica ainda mais reforçada com a introdução desta norma.*
- *Recordamos ainda que, mesmo que pudesse existir algum pequeno impacte ao nível de uma eventual redução da estimativa de IC, os critérios Altmark continuariam verificados, uma vez que o valor efetivo de IC é o que resultar do concurso público aberto, transparente e não discriminativo, tendo o Caderno de Encargos ainda previsto uma verificação ex-post do valor de ICs atribuídas, o que confere uma segurança adicional quanto ao cumprimento daqueles critérios.”*

Sem prejuízo dos argumentos aduzidos, entende-se que **devem ser mantidas as 104 viagens** (52 de dia e volta), pelas seguintes razões:

- a) **As OSP**, como referidas no modelo que foi anteriormente apresentado, **pressupõem a realização de uma ligação semanal entre a Ilha da Madeira e o Continente Português.**

Com efeito, recorde-se a este propósito que o contrato de concessão de serviço público de transporte marítimo regular de passageiros e veículos através de navio Ferry entre a Ilha da Madeira e o Continente português, que se pretende celebrar, está sujeito ao regime jurídico da cabotagem marítima, ou seja, a Concessionária está obrigado às OSP previstas no Decreto-Lei n.º 7/2006, de 4 de janeiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 137/2015, de 30 de julho, que veio conformar o quadro legal nacional aos princípios consagrados na ordem jurídica comunitária consignados no Regulamento (CEE) n.º 3577/92 do Conselho, de 7 de dezembro, em virtude de também transportar carga, o que irá exigir que a Concessionária estabeleça semanalmente a ligação entre a Ilha da Madeira e o Continente (vide pontos 16 e 17 do PARECER).

Aliás, está expressamente referido nas peças concursais a obrigatoriedade do cumprimento das normas aplicáveis ao transporte de carga geral ou contentorizada, sob a forma de carga rodada, abrangidas pelo citado diploma, pelo que os armadores nacionais e comunitários que efetuem transportes regulares de carga geral ou contentorizada entre o Continente e as Regiões Autónomas devem satisfazer, cumulativamente, um conjunto de obrigações de serviço público, designadamente efetuar ligações semanais entre os portos do Continente e os de cada uma das Regiões Autónomas em que operem e vice-versa, **independentemente do que seja fixado para as OSP no que concerne ao transporte de passageiros;**

- b) O conceito de OSP implica que seja assegurada a continuidade e a regularidade dos serviços;
- c) O valor anual máximo de IC deve corresponder ao número máximo de viagens a realizar num ano, como OSP, se não se verificar qualquer causa de interrupção;
- d) O período de imobilização técnica enquadra-se num dos motivos não considerados de força maior (cfr. alínea b) do n.º 1 da Cláusula 25.º do CE), logo sujeito a deduções no cálculo das IC, na medida em que estes motivos constituem um risco da concessão integralmente assumido pela Concessionária.

II.6. Racionalidade dos Profissionais / Utilizadores / Consumidores e/ou Cidadãos

20. Dá-se aqui por reproduzida a matéria constante do ponto II.6 Racionalidade dos Profissionais / Utilizadores / Consumidores e/ou Cidadãos do Parecer já mencionado.

II.7. Racionalidade dos Contribuintes

21. Dá-se aqui por reproduzida a matéria constante do ponto II.7 Racionalidade dos Contribuintes do Parecer já mencionado.

III. RECOMENDAÇÕES

22. Inserindo-se no âmbito das atribuições e competências da AMT foi tecido um conjunto de Recomendações, pelo que importa, nesta sede, avaliar se as mesmas foram devidamente acolhidas, com particular destaque para as constantes dos pontos 64.2, 64.4 e 65 do PARECER já mencionado dado que estas se revestiam de carácter obrigatório e vinculativo e, por esse facto, condicionavam a emissão do parecer favorável emitido pela AMT.

23. PROGRAMA DE CONCURSO (PC)

As Recomendações do PARECER mencionado ao PC não se revestiam de carácter obrigatório e vinculativo.

Em todo o caso, releva-se a preocupação do GRM em proceder à sua revisão de forma a acomodar as Recomendações transmitidas pela AMT.

Todavia, cumpre referir que a atual versão do PC contempla um conjunto de disposições novas, mas compulsada a sua análise somos de concluir que as mesmas não merecem qualquer reparo por parte da AMT.

Com efeito, no que concerne ao PC, a única reserva da AMT prende-se com o valor do Preço Base previsto no seu artigo 13.º, o qual por força do referido no ponto **19** do presente Parecer, é ultrapassada com a manutenção da previsão das 104 viagens (52 de ida e volta) anuais.

24. CADERNO DE ENCARGOS (CE)

As Recomendações 64.1 e 64.3 do PARECER mencionado não se revestiam de carácter obrigatório e vinculativo, mas regista-se a preocupação do GRM em proceder à sua revisão de forma a acomodar as Recomendações transmitidas pela AMT.

No que concerne às Recomendações 64.2, 64.4 e 65, que se revestiam de carácter obrigatório e vinculativo, somos de referir o seguinte:

24.1 Cláusula 3.º (Objeto e âmbito da concessão)

- A atual redação do n.º 2 da Cláusula 3.ª, tal como se encontra atualmente redigida: “*A Concessão tem também por objeto, a título principal, a realização, em regime de serviço público, de um máximo de 7 (sete) escalas anuais no transporte de passageiros entre a Madeira e o Continente Português, em cada sentido, no porto do Porto Santo, nos termos previstos no Anexo I do presente Caderno de Encargos.*” (registra-se que foi acolhida a referência recomendada “[...] nos termos previstos no Anexo I do presente Caderno de Encargos.”), procurando ir ao encontro da Recomendação da AMT de que a mesma seja insuscetível de violar os termos de exclusividade da concessão de transporte de passageiros e mercadorias entre o porto do Funchal e o porto de Porto Santo atualmente existente, **pode acabar por esvaziar o objetivo subjacente à sua previsão** (garantir o serviço público no período de imobilização técnica do navio afeto à concessão de transporte de passageiros e mercadorias entre a Ilha da Madeira e a Ilha do Porto Santo), **pelo que deve ser expressamente mencionada a obrigatoriedade de realização de escalas anuais em cada sentido durante o período de imobilização técnica do navio afeto à concessão de transporte de passageiros e mercadorias entre a Ilha da Madeira e a Ilha do Porto Santo.**

E, nessa medida esta disposição deve ser revista no seguinte sentido: “*A Concessão tem também por objeto, a título principal, a obrigação de realização, em regime de serviço público, de um máximo de 7 (sete) escalas anuais no transporte de passageiros entre a Madeira e o Continente Português, em cada sentido, no porto do Porto Santo, nos termos previstos no Anexo I do presente Caderno de Encargos.*”

- **E, esta menção também deve ser refletida na subalínea i da alínea b. do n.º 1 da Cláusula I do Anexo I**, pelo que deverá ser revista do seguinte modo: “[...] sete escalas anuais obrigatórias”.
- Aliás, a menção à obrigatoriedade da realização das viagens já constava da anterior versão das peças concursais.

- No que se refere à **alínea c. do n.º 4 desta Cláusula 3.ª** (que corresponde à alínea d. do CE na sua versão de 1 de agosto de 2017, a qual foi objeto do PARECER), **deve ser eliminada a referência “[...] e/ou pelo contrato.”**, na medida em que, o que esta alínea pretende é possibilitar, por via contratual, que a Concessionária possa realizar serviços de transporte marítimo noutras rotas ou escalas não abrangidas pelas Obrigações de Serviço Público, pelo que a manter-se “[...] e/ou pelo contrato.”, pode dar azo a interpretações ambíguas.

24.2 Período de imobilização técnica do navio

- A alínea f. do n.º 1 da Cláusula 16.ª (Plano Anual de Oferta), a subalínea ix da alínea a. do n.º 1 da Cláusula 33.ª (Reporte), e o n.º 4 da Cláusula III do Anexo I, fazem referência a um novo conceito introduzido pela versão do Caderno de Encargos enviada em 18.08.2017, designado por **Período de imobilização técnica do navio**.

Com efeito, o **CE na sua versão de 1 de agosto de 2017, não previa qualquer período de imobilização técnica do navio.**

Pese embora se perceba a conveniência desta norma (acautelar a possibilidade da Concessionária dispor de 15 dias para realizar trabalhos de revisão/manutenção técnica do navio), **entende-se que a mesma implicando a não realização de viagens em duas semanas na época baixa (menos 4 viagens anuais no total), consubstancia uma alteração das OSP, bem como das OSP previstas no mencionado Decreto-Lei n.º 7/2006, de 4 de janeiro, e ainda dos respetivos pressupostos económicos que estiveram na base da determinação do preço base**, o que poderá colidir com os **2.º e 3.º critérios de Altmark** referidos no nosso PARECER já mencionado.

A este propósito, remete-se para o ponto II.5, designadamente o seu ponto **19** do presente Parecer, pelo que deve ser reposta a previsão das 104 viagens anuais.

E, neste sentido, as peças do procedimento devem ser revistas em conformidade, designadamente deve ser eliminado o n.º 4 da Cláusula III do Anexo I e corrigida a fórmula da alínea b) do n.º 1 da Cláusula 25.ª, todos do CE.

24.3 ANEXO I - OBRIGAÇÕES DE SERVIÇO PÚBLICO

- **Cláusula I- Portos a escalar**

- Vide observações referentes ao n.º 2 da Cláusula 3.ª, constantes do ponto **24.1** do presente Parecer.
- Ainda que tal possa resultar da interpretação conjugada de diversas disposições contratuais, para conferir maior segurança jurídica à interpretação das mesmas, deve, ainda, ser aditado um número nesta Cláusula com a seguinte redação: *“A proposta da Concessionária apenas pode indicar um dos portos elencado na alínea c. do n.º 1 da Cláusula I do Anexo I.”*
- A nova redação do n.º 5 desta Cláusula: *“Por necessidade imperiosa, a Concessionária poderá requerer ao Concedente a realização de escala noutros portos da Região Autónoma da Madeira ou no Continente Português, em alternativa aos portos indicados nos números anteriores”,* carece de reformulação.

Com efeito, deve ser permitida a realização de escala em porto alternativo, em casos de alterações anormais de circunstâncias, que impeçam que os portos a escalar não possam receber o navio *Ferry*.

Assim, para conferir uma maior segurança jurídica na interpretação do número desta Cláusula, este deve ser redigido da seguinte forma:

“Por necessidade imperiosa, devidamente comprovada, a Concessionária pode ser autorizada, pelo Concedente ou pela Autoridade Portuária respetiva, a seu pedido ou por imposição daquelas, a escalar outros portos da Região Autónoma da Madeira ou no Continente Português.”

- **Cláusula III- Frequência e itinerário**

- Não foi eliminada a referência constante da alínea b) do n.º 1 desta cláusula III do Anexo I do Caderno de Encargos. Portanto, para conferir uma maior segurança jurídica na interpretação da abrangência desta OSP, bem como para garantir que não são violados os termos de exclusividade da concessão de transporte de passageiros e mercadorias entre o porto do Funchal e o porto de Porto Santo atualmente existente, **reitera-se a necessidade da eliminação da seguinte passagem:** *“[...] deverão ter uma frequência mínima de 1 (uma) escala semanal em cada sentido.”*

25. Todas as Recomendações constantes dos pontos 19, 24.1, 24.2 e 24.3, tem carácter obrigatório e vinculativo, as quais condicionam a emissão de parecer favorável.

IV. CONCLUSÕES

26. A AMT continua a entender oportuno realçar a relevância do serviço público de transporte marítimo regular de passageiros através de navio *Ferry* entre a Madeira e o Continente para a proteção e promoção do interesse público da Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável, numa perspetiva de sustentabilidade financeira e ambiental, e de coesão económica, territorial (em estreita conexão e promoção do princípio da continuidade territorial previsto no artigo 10.º do EPARAM) e social, daí advindo manifestas repercussões positivas para a Sociedade e para a Economia Nacional, no âmbito do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes.

27. Em face de tudo o que antecede, e nos termos e para os efeitos previstos na alínea b) do n.º 2 do artigo 34.º dos Estatutos desta Autoridade, aprovados pelo já citado Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, o Parecer Prévio Vinculativo da AMT sobre as peças de procedimento do CONCURSO PÚBLICO INTERNACIONAL PARA A CONCESSÃO DE SERVIÇOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO REGULAR DE PASSAGEIROS E VEÍCULOS ATRAVÉS DE NAVIO FERRY ENTRE A MADEIRA E O CONTINENTE PORTUGUÊS, é favorável se respeitadas que sejam as Recomendações referidas nos pontos 19, 24.1, 24.2 e 24.3.

Na eventualidade de não serem acolhidas as referidas Recomendações nos exatos termos em que foram formuladas, o Parecer da AMT é desfavorável.

Lisboa, 22 de agosto de 2017