Concordo
11/10/2017
O Secretário Regional

Região Autónoma
da Madeira
Governo Regional

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

ATA DE ESCLARECIMENTO

10 de outubro de 2017

Aos dez dias do mês de outubro de dois mil e dezassete, pelas dez horas, na Secretaria Regional da Economia, Turismo e Cultura, no Funchal, reuniu o Júri nomeado para condução do Concurso Público Internacional acima identificado, que foi autorizado por despacho de sua Excelência o Secretário Regional da Economia, Turismo e Cultura datado de 25 de agosto de 2017, o qual ficou assim constituído:

Presidente:

- Cristina Teixeira de Jesus Loreto, Diretora de Serviços da Gestão Integrada dos Transportes e da Mobilidade - DRET.

Vogais efetivos:

- Tomás João Andrade de Faria, Adjunto do Gabinete do Secretário Regional da Economia, Turismo e Cultura;

- Rui Fernando de Andrade Costa Diretor de Serviços de Apoio à Gestão, em substituição do vogal nomeado, Nuno Davide Gomes de Jesus, Vogal do Conselho de Administração da APRAM.

O júri reuniu para prestar os esclarecimentos solicitados por três interessados no Procedimento:

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 1

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: *Existe alguma estatística de passageiros, automóveis e carga rodada, que possa ser disponibilizada, nomeadamente pela Associação dos Portos da Região Autónoma da Madeira ou outra entidade, dos últimos anos de operação da Naviera Armas?*

RESPOSTA: Apresenta-se nas tabelas seguintes as informações disponíveis relativamente à ligação marítima em navio ferry, anteriormente explorada entre o porto do Portimão e o porto do Funchal.

Estima-se que a repartição dos passageiros transportados tenha sido de aproximadamente 30% de residentes na Madeira, 10% de estudantes e 60% de não residentes.

Estima-se ainda que, no ano 2011, as receitas de exploração do serviço ferry Funchal-Portimão possam ter correspondido a cerca de 4.650.000 euros relativos a passageiros, 600.000 euros relativos a vendas a bordo e 5.250.000 euros relativos a transporte de carga.

O conteúdo do presente esclarecimento tem carácter meramente indicativo, não sendo de modo nenhum vinculativo, constituindo a sua consideração ou utilização pelos concorrentes um risco exclusivo dos mesmos, não sendo suscetível de gerar qualquer espectativa jurídica, nem conferindo as premissas do presente esclarecimento qualquer direito aos concorrentes, nomeadamente de alteração da proposta que apresentarem no âmbito do presente procedimento concursal, nem constituindo fundamento para reposição do equilíbrio financeiro da concessão se, porventura, no futuro, o conteúdo do esclarecimento não se verificarem.

MOVIMENTO DE PASSAGEIROS, AUTOS E CARGA GERAL PORTIMÃO-FUNCHAL NO ANO 2011

MÊS	ESCALAS NO FUNCHAL (Nº)	PASSAGEIROS (Nº)			AUTOS[1] (Nº)			CARGA GERAL (TON)		
		EMBARC.	DESEMB.	TOTAL	ENTRADA	SAÍDA	TOTAL	ENTRADA	SAÍDA	TOTAL
JANEIRO	5	794	298	1 092	174	319	493			
FEVEREIRO	4	247	315	562	237	158	395			
MARÇO	4	288	275	563	165	134	299			
ABRIL	5	577	482	1 059	236	220	456			
MAIO	4	318	475	793	228	133	361			
JUNHO	4	306	419	725	278	172	450	45 008	16 326	61 334
JULHO	5	1 656	1 305	2 961	955	703	1 658			
AGOSTO	4	2 112	2 665	4 777	1 062	700	1 762			
SETEMBRO	4	1 116	1 133	2 249	589	433	1 022			
OUTUBRO	5	449	599	1 048	456	247	703			
NOVEMBRO	4	231	356	587	314	167	481			
DEZEMBRO	4	194	626	820	272	155	427			
TOTAL	52	8 288	8 948	17 236	4 966	3 541	8 507	45 008	16 326	61 334

MOVIMENTO DE PASSAGEIROS, AUTOS E CARGA GERAL PORTIMÃO-FUNCHAL NO ANO 2010

MÊS	ESCALAS FUNCHAL (Nº)	PASSAGEIROS (Nº)			AUTOS (Nº)			CARGA GERAL (TON)		
		EMBARC.	DESEMB.	TOTAL	ENTRADA	SAÍDA	TOTAL	ENTRADA	SAÍDA	TOTAL
JANEIRO	5	928	331	1 259	302	431	733			
FEVEREIRO	4	222	277	499	177	120	297			
MARÇO	5	306	324	630	225	167	392			
ABRIL	4	313	483	796	280	295	575			
MAIO	5	414	478	892	423	330	753			
JUNHO	4	431	493	924	431	289	720	32 740	14 477	47 217
JULHO	4	1 694	1 387	3 081	504	682	1 186			
AGOSTO	5	1 796	1 970	3 766	705	606	1 311			
SETEMBRO	4	1 090	1 166	2 256	601	429	1 030			
OUTUBRO	4	464	498	962	248	220	468			
NOVEMBRO	5	190	519	709	270	87	357			
DEZEMBRO	4	170	709	879	287	100	387			
TOTAL	53	8 018	8 635	16 653	4 453	3 756	8 209	32 740	14 477	47 217

[1] Veículos ligeiros e veículos pesados.

MOVIMENTO DE PASSAGEIROS, AUTOS E CARGA GERAL PORTIMÃO-FUNCHAL NO ANO 2009

MÊS	ESCALAS FUNCHAL (Nº)	PASSAGEIROS (Nº)			AUTOS (Nº)			CARGA GERAL (TON)		
		EMBARC.	DESEMB.	TOTAL	ENTRADA	SAÍDA	TOTAL	ENTRADA	SAÍDA	TOTAL
JANEIRO	4	878	370	1 248	202	21	223			
FEVEREIRO	4	435	594	1 029	207	10	217			
MARÇO	5	322	380	702	184	24	208			
ABRIL	4	435	594	1 029	277	26	303			
MAIO	4	560	458	1 018	224	276	500			
JUNHO	5	760	936	1 696	238	344	582			
JULHO	4	1 353	1 405	2 758	406	405	811	20 686	6 890	27 576
AGOSTO	5	2 376	2 406	4 782	686	648	1 334			
SETEMBRO	4	1 276	1 303	2 579	550	492	1 042			
OUTUBRO	4	670	638	1 308	483	243	726			
NOVEMBRO	5	251	560	811	190	447	637			
DEZEMBRO	4	281	1 020	1 301	553	203	756			
TOTAL	52	9 597	10 664	20 261	4 200	3 139	7 339	20 686	6 890	27 576

MOVIMENTO DE PASSAGEIROS, AUTOS E CARGA GERAL PORTIMÃO-FUNCHAL NO ANO 2008

MÊS	ESCALAS FUNCHAL (Nº)	PASSAGEIROS (Nº)			AUTOS (Nº)			CARGA GERAL (TON)		
		EMBARC.	DESEMB.	TOTAL	ENTRADA	SAÍDA	TOTAL	ENTRADA	SAÍDA	TOTAL
JANEIRO	0	0	0	0	0	0	0			
FEVEREIRO	0	0	0	0	0	0	0			
MARÇO	0	0	0	0	0	0	0			
ABRIL	0	0	0	0	0	0	0			
MAIO	0	0	0	0	0	0	0			
JUNHO	3	250	271	521	88	100	188			
JULHO	4	1 376	1 338	2 714	382	161	543			
AGOSTO	4	2 698	2 156	4 854	564	288	852			
SETEMBRO	5	1 567	2 596	4 163	776	268	1 044			
OUTUBRO	4	448	482	930	200	33	233			
NOVEMBRO	4	326	329	655	148	13	161			
DEZEMBRO	5	345	1 178	1 523	326	15	341			
TOTAL	29	7 010	8 350	15 360	2 484	878	3 362			

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 2

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: *Temos recolhido informações junto de operadores e autoridades do setor que apontam no sentido de a carga transportada mesmo que rodada e*

com autopropulsão na carga e descarga do ferry, vir a ter que utilizar operação portuária e pessoal portuário, a exemplo do que se passa no porto de Leixões na linha de ferry para o Norte da Europa. Podem confirmar-nos esta posição ou dar a garantia de que tal não se verificará quer nos portos da Madeira, quer nos portos do Continente que podem ser escolhidos pelos concorrentes?

RESPOSTA: A informação que dispomos relativamente ao Porto do Funchal é de que as operações de carga e descarga de mercadorias no Porto do Funchal apenas poderão ser realizadas por navios roll-on/roll-off do tipo ferry, com recurso quer a meios próprios dos navios afetos à Concessão, quer a meios de operação existentes em terra, ao serviço da Concessionária, ou contratados por esta.

As informações disponibilizadas no parágrafo anterior têm carácter meramente indicativo, não sendo de modo nenhum vinculativo, e não dispensam a consulta às Administrações Portuárias respetivas, nem exoneram a Concessionária do cumprimento dos regulamentos e condicionalismos de operação em cada porto. A sua consideração ou utilização pelos concorrentes constitui um risco exclusivo dos mesmos, não conferindo qualquer direito de alteração da proposta apresentada no âmbito do presente procedimento concursal, nem constituindo fundamento para reposição do equilíbrio financeiro da concessão, se, porventura, no futuro, o conteúdo do esclarecimento não se verificar.

No que respeita aos portos a escalar no Continente Português os concorrentes deverão contactar as Administrações Portuárias respetivas para obtenção de informações precisas relativas aos regulamentos e condicionalismos de operação em cada porto, nos termos do disposto da Cláusula 9.ª do Caderno de Encargos.

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 3

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: *Estando prevista uma redução de custos (TUP) já anunciada pela APRAM para o navio Ferry no Funchal, pergunta-se se estas reduções também se aplicam ao porto do Caniçal aos restantes navios de carga que transportam só carga para este porto?*

RESPOSTA: O Caderno de Encargos regula os termos da presente concessão de serviços públicos de transporte marítimo regular de passageiros e veículos através de navio ferry entre a Madeira e o Continente Português.

Nesse sentido, os pedidos de informação relativos a navios terceiros, não abrangidos pelo presente Caderno de Encargos, deverão ser remetidos pelos interessados diretamente à APRAM.

Não obstante, a informação que dispomos a respeito deste tema é de que o tarifário previsto no artigo 18º do Regulamento de Tarifas da APRAM, nomeadamente a alteração recentemente efetuada, aplica-se a todos os navios roll-on/roll-off que operem serviços nos portos sob jurisdição da APRAM.

As informações disponibilizadas no parágrafo anterior têm carácter meramente indicativo, não sendo de modo nenhum vinculativo, e não dispensam a consulta às Administrações Portuárias respetivas, nem exoneram a Concessionária do cumprimento dos regulamentos e condicionalismos de operação em cada porto. A sua consideração ou utilização pelos concorrentes constitui um risco exclusivo dos mesmos, não conferindo qualquer direito de alteração da proposta apresentada no âmbito do presente procedimento concursal, nem constituindo fundamento para reposição do equilíbrio financeiro da concessão, se, porventura, no futuro, o conteúdo do esclarecimento não se verificar.

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 4

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: *Programa do Concurso, Art. 9.º, n.º 3 - Pergunta-se o que se entende por "excessivo volume ou complexidade dos dados a serem submetidos" para efeitos de exceção ao envio de documentos através da plataforma eletrónica no presente concurso, considerando o facto de que todos os concorrentes terão de apresentar os mesmos documentos e estes estão devidamente identificados no artigo 8.º do Programa do Concurso?*

RESPOSTA: Nos termos do n.º 1 do artigo 9.º do Programa do Concurso, os documentos que constituem a proposta devem ser entregues na plataforma eletrónica, até às 17h00 do 70.º dia a contar da data de envio do anúncio para publicação no Jornal Oficial da União Europeia.

A disposição prevista no n.º 3 do referido artigo dá cumprimento ao disposto no n.º 5 do artigo 62.º do Código dos Contratos Públicos, o qual constitui uma regra geral aplicável a todos os concursos públicos.

Caso algum concorrente recorra ao método alternativo de entrega de documentos da proposta previsto no n.º 3 do artigo 9.º do Programa do Concurso, terá o ónus de demonstrar que, por motivo que não lhe é imputável, o volume de dados ou complexidade dos dados dos documentos da proposta impossibilitaram o cumprimento do disposto no n.º 1 do artigo 9.º do Programa do Concurso.

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 5

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: *Programa do Concurso, Art. 16º, nº1, alínea h) - O preceito indicado estipula que "o adjudicatário, quando legalmente exigível, está ainda obrigado a fazer prova do cumprimento das obrigações declarativas a rendimentos gerados no território da RAM (...)". Pergunta-se quais as situações e empresas que se enquadram nas obrigações declarativas?*

RESPOSTA: As situações e empresas que se enquadram nas obrigações declarativas referidas encontram-se reguladas pelo n.º 2 do artigo 7.º do Decreto-Legislativo Regional n.º 34/2008/M de 14 de agosto, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Legislativo Regional n.º 2/2011/M de 10 de janeiro e Decreto-Legislativo Regional n.º 5/2012/M de 30 de março e Decreto Legislativo Regional n.º 42/2012/M, de 31 de dezembro.

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 6

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: *Programa do Concurso, Anexo VI, nº5 - Nos termos do preceito referido, a memória justificativa a apresentar com a proposta deverá indicar os "proveitos/rendimentos operacionais do Serviço Público que decorrem da prestação do serviço incluídos no objeto principal da Concessão e incluídos nas rúbricas de vendas e serviços prestados, subsídios à exploração e outros rendimentos e ganhos". Pergunta-se se indemnização prevista na cláusula 25º do Caderno de Encargos e objeto de proposta do concurso deverá ficar registada com a natureza contabilística de Subsídio à exploração? Que enquadramento fiscal e contabilístico está previsto para a indemnização? A eventual dedução (também definida na cláusula 25º do Caderno de Encargos) tem igual tratamento fiscal e contabilístico?*

RESPOSTA: Está correto o entendimento de que a indemnização e respetiva dedução previstos na cláusula 25.ª do Caderno de Encargos deverão ser contabilizados como subsídios à exploração, para efeitos do modelo financeiro da concessão.

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 7

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: *Programa do Concurso, Anexo VI, nº 9 - Nos termos do preceito referido, a memória justificativa a apresentar com a proposta deverá ter em consideração que*

"o lucro razoável é aferido por intermédio da rentabilidade do ativo (ROA), (...), a qual deve estar em linha com a prática normal observada no setor, devidamente justificados". Pergunta-se como poderá ser definida a prática normal observada no sector?

RESPOSTA: Para efeitos de aferição do lucro razoável poderá usar-se como referencial uma rentabilidade do ativo de 10,66%, obtida através da Série Longa dos Quadros do Setor para o ano 2015, CAE 50 - Transportes por água e Classe de Dimensão "Todas as empresas", disponível na Central de Balanços do Banco de Portugal.

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 8

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: *Caderno de Encargos, Cláusula 3ª, nº 4, alínea b) - Pergunta-se se toda a carga rodada tem de ser autotransportada com autopropulsão, e em caso afirmativo se tal significa que, quando a carga é transportada em semi-reboques estes têm de ter o tractor acoplado durante a viagem.*

RESPOSTA: O transporte de carga é uma atividade que a Concessionária poderá realizar, a título acessório, por sua iniciativa, conta e risco, sujeito ao cumprimento da legislação nacional e comunitária aplicável e ao cumprimento dos regulamentos e condicionalismos de operação em cada porto.

A informação que dispomos relativamente ao Porto do Funchal é de que toda a carga a movimentar no Porto do Funchal deverá ser do tipo carga rodada, sem recurso a quaisquer meios de movimentação vertical, com ou sem autopropulsão, designadamente semi-reboques, sem obrigatoriedade de tractor acoplado durante a viagem.

As informações disponibilizadas no parágrafo anterior têm carácter meramente indicativo, não sendo de modo nenhum vinculativo, e não dispensam a consulta às Administrações Portuárias respetivas, nem exoneram a Concessionária do cumprimento dos regulamentos e condicionalismos de operação em cada porto. A sua consideração pelos concorrentes constitui um risco exclusivo dos mesmos, não conferindo qualquer direito de alteração da proposta apresentada no âmbito do presente procedimento concursal, nem constituindo fundamento para reposição do equilíbrio financeiro da concessão, se, porventura, no futuro, o conteúdo do esclarecimento não se verificar.

No que respeita aos portos a escalar no Continente Português os concorrentes deverão contactar as Administrações Portuárias respetivas para obtenção de informações precisas relativas aos

regulamentos e condicionalismos de operação em cada porto, nos termos do disposto da Cláusula 9.ª do Caderno de Encargos.

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 9

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: *Caderno de Encargos, cláusula 3º, nº5 - Estabelece o mencionado preceito que "o disposto nos números anteriores não dispensa o cumprimento das normas aplicáveis, designadamente em matéria de instalação comercial (...)". Pergunta-se que normativos se aplicam, para além do Decreto-Lei nº7/2006 de 4 de janeiro, e que têm impacto nas operações?*

RESPOSTA: A norma referida pretende estipular que a Concessionária está obrigada ao cumprimento de toda a legislação nacional e comunitária aplicável às atividades que vier a desenvolver - sejam as atividades contempladas pelo objeto principal da Concessão, sejam as atividades acessórias.

Esclarece-se igualmente que a realização de um máximo de 7 escalas anuais em cada sentido no Porto do Porto Santo, nos termos previstos no n.º 2 da Cláusula 3.ª do Caderno de Encargos, está dependente da não violação dos termos do direito exclusivo da "Concessão de Serviço Público de Transporte Regular de Passageiros e Mercadorias por Via Marítima entre o Funchal e o Porto Santo".

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 10

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: *Caderno de Encargos, cláusula 5ª, nº 5 - Pergunta-se se no porto de Funchal existem instalações, que possam designadamente pertencer à APRAM, e que o concessionário possa utilizar como apoio à prestação do serviço concessionado.*

Mais se pergunta se a regra da reversão constante deste preceito também tem aplicação relativamente a instalações de apoio à actividade concessionada que o concessionário venha a utilizar no porto do Continente que vier a escolher.

RESPOSTA: A informação que dispomos a respeito deste tema é de que no porto do Funchal e ainda no porto do Porto Santo existe uma pequena gare marítima de apoio aos passageiros da linha marítima de serviço público entre a Madeira e o Porto Santo, que integra o Contrato de

Concessão estabelecido entre o Governo Regional da Madeira e a Porto Santo Line. A sua utilização poderá ser eventualmente possível, caso seja obtido acordo entre as partes envolvidas.

As informações disponibilizadas no parágrafo anterior têm carácter meramente indicativo e não vinculativo e não dispensam a consulta às Administrações Portuárias respetivas, nem exoneram a Concessionária do cumprimento dos regulamentos e condicionalismos de operação em cada porto. A sua consideração ou utilização pelos concorrentes constitui um risco exclusivo dos mesmos, não conferindo qualquer direito de alteração da proposta apresentada no âmbito do presente procedimento concursal, nem constituindo fundamento para reposição do equilíbrio financeiro da concessão, se, porventura, no futuro, o conteúdo do esclarecimento não se verificar.

Relativamente ao segundo parágrafo do pedido de esclarecimento formulado, está correto o entendimento de que, nos termos do disposto no n.º 5 da Cláusula 5.ª do Caderno de Encargos, os bens, instalações ou equipamentos eventualmente criados, construídos, adquiridos, substituídos, instalados ou utilizados pela Concessionária em espaço público - designadamente nas instalações portuárias -, em cumprimento do Contrato, que sejam imprescindíveis à exploração do Serviço Público, revertem gratuitamente para o Concedente no termo da Concessão, no estado em que se encontrarem.

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 11

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: *Caderno de Encargos, cláusula 9ª, nº 1 - O preceito supra referido estipula que a concessionária é responsável pelo cumprimento da "legislação europeia respeitante à utilização de LNG (Gás Natural) em navios". Solicita-se esclarecimento preciso e detalhado de qual a legislação a que se refere a regra.*

RESPOSTA: Nos termos da Cláusula 9.ª do Caderno de Encargos, a Concessionária é responsável pelo cumprimento de todas as leis, normas e regulamentos nacionais e internacionais aplicáveis às atividades que vier a desenvolver.

Neste âmbito inclui-se, designadamente a Diretiva 2012/33/EU do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, bem como toda a demais legislação europeia respeitante à utilização de combustíveis em navios que esteja em vigor ou que, por hipótese, vier a entrar em vigor durante a vigência do contrato.

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 12

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: *Caderno de Encargos, cláusula 15ª, nº 1, alínea r) - Solicita-se a indicação das normas legais e regulamentares aplicáveis às quais alude a citada alínea.*

RESPOSTA: Tal como se estabelece na Cláusula 9.ª do Caderno de Encargos, a Concessionária é responsável pelo cumprimento de todas as leis, normas e regulamentos nacionais e internacionais aplicáveis às atividades que vier a desenvolver, pelo que não é possível apresentar aqui uma lista exaustiva de legislação nacional e comunitária.

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 13

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: *Caderno de Encargos, cláusula 25º, nº1, alínea a) - Estabelece a referida alínea que a "TarifaPVP corresponde ao valor de comercialização efetivo da Tarifa aplicável ao Título "i", no segmento de Tarifa comercializados, constante da tabela indicada na Cláusula IV (...)". Pergunta-se se esta TarifaPVP diz respeito ao valor de venda ao cliente incluindo eventuais descontos concedidos.*

RESPOSTA: Esclarece-se que TarifaPVP corresponde ao valor máximo de comercialização da Tarifa aplicável ao Título "i", no segmento de Tarifa comercializado. Trata-se assim do valor máximo de tarifas constante da tabela indicada na Cláusula IV (Estrutura Tarifária) do Anexo I (Obrigações de Serviço Público) do Caderno de Encargos, com as atualizações decorrentes do n.º 5 da Cláusula 17.ª.

Esclarece-se ainda que no n.º 3 da Cláusula 17.ª, onde se lê "A Concessionária poderá adotar descontos ou promoções, da sua iniciativa, face aos valores máximos de Tarifas constantes da sua proposta.", deverá ler-se: "A Concessionária poderá adotar descontos ou promoções, da sua iniciativa, face aos valores máximos de Tarifas constantes do Anexo I ao presente Caderno de Encargos."

Os descontos ou promoções referidos são descontos comerciais, da iniciativa, conta e risco da Concessionária, pelo que o cálculo da indemnização compensatória não incide sobre a parcela de desconto ou promoção praticado pela Concessionária face aos valores máximos de Tarifas.

Deste modo, caso a Concessionária decida, para um dado Título "i", praticar uma tarifa inferior à tarifa máxima, o valor de $TarifaPVP_{Ti}$ diz respeito à tarifa máxima do Título "i" no segmento de tarifa comercializado constante da tabela indicada na Cláusula IV (Estrutura Tarifária) do Anexo I (Obrigações de Serviço Público), com as atualizações decorrentes do n.º 5 da Cláusula 17.ª.

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 14

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: *Caderno de Encargos, cláusula 29º, nº1 - O mencionado preceito estabelece que "a Concessionária assegurará a existência e manutenção em vigor por todo o período da Concessão das apólices de seguro por forma a garantir, de um modo efetivo e eficaz, a cobertura de todos os riscos seguráveis (...)". Considerando que "riscos seguráveis" é um conceito abstrato e de difícil apreensão em termos práticos, solicita-se a identificação e discriminação de todos os seguros e capitais a constituir obrigatoriamente pela concessionária.*

RESPOSTA: O n.º 1 da Cláusula 29.ª estabelece que a Concessionária assegurará a existência e manutenção em vigor por todo o período da Concessão das apólices de seguro legalmente exigíveis, por forma a garantir a cobertura de todos os riscos seguráveis e inerentes à exploração dos serviços de transporte compreendidos na presente Concessão, de um modo efetivo e eficaz,

Por outro lado, nos termos do n.º 1 da Cláusula 10.ª, a Concessionária assume, de forma expressa e integral, a responsabilidade por todos os riscos inerentes à presente Concessão, nomeadamente respondendo por quaisquer danos causados a terceiros no exercício das atividades que constituem o objeto da Concessão, pela culpa e pelo risco, não podendo ser exigido ao Concedente qualquer tipo de responsabilidade.

A avaliação das coberturas de seguros a subscrever (legalmente exigíveis ou outros) e montantes de capital a segurar é uma avaliação que compete à Concessionária, tendo em conta, designadamente o disposto no n.º 1 da Cláusula 10.ª e o n.º 1 da Cláusula 29.ª.

A inexistência de seguro não constitui, no entanto, fundamento para que a Concessionária se possa eximir do cumprimento das suas obrigações e responsabilidades, em caso se sinistro ou outros incidentes.

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 15

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: *Caderno de Encargos, Anexo I, Cláusula II, n.º 1, alínea a) - Pergunta-se se as especificações técnicas referidas na citada alínea são de cumprimento obrigatório ou meramente preferencial.*

Mais se pergunta quais as condições técnicas e parâmetros a considerar para a aferição da velocidade de serviço.

RESPOSTA: Os horários de partida e chegada de cada viagem deverão ser estabelecidos e cumpridos pela Concessionária, tendo por base uma velocidade comercial média nos dois sentidos, de, pelo menos, 18 nós, considerando condições marítimas e meteorológicas normais.

Por velocidade comercial entende-se a distância a percorrer em cada viagem dividida pelo tempo de viagem previsto nos horários. A velocidade comercial dos horários num dado sentido poderá ser inferior a 18 nós (tendo em conta o efeito das correntes e dos ventos), desde que a velocidade comercial média dos horários nos dois sentidos seja de, pelo menos, 18 nós, considerando condições marítimas e meteorológicas normais.

Por forma a dispor de uma reserva de velocidade, o navio deverá, no entanto, permitir atingir velocidades de, pelo menos, 21 nós (medidos em condições marítimas e meteorológicas normais), por forma a recuperar de eventuais atrasos nos horários.

Esclarece-se ainda que, para efeitos de cumprimento da obrigação de serviço público constante do n.º 3 da Cláusula III do Anexo I do Caderno de Encargos, os 300 passageiros por semana correspondem ao valor médio por semana de lugares para passageiros a assegurar pela Concessionária em cada sentido.

O número de lugares para passageiros a assegurar em cada semana deverá ser ajustado à sazonalidade da procura, devendo a Concessionária realizar o número de viagens semanais (sujeito ao cumprimento do disposto no n.º 1 da Cláusula III do Anexo I do Caderno de Encargos) que, tendo em conta a capacidade do navio a utilizar pela Concessionária, assegure um total de, pelo menos, 15.600 lugares para passageiros por ano, em cada sentido (em média, 300 lugares por semana, em cada sentido).

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 16

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: *Caderno de Encargos, Anexo I, Cláusula II, n.º 3 - Estando previsto que a amarração do navio deverá ser assegurada pela concessionária, pergunta-se se esta regra também se aplica no Porto do Caniçal aos restantes navios de carga que transportam carga para este Porto.*

RESPOSTA: O Caderno de Encargos regula os termos da presente concessão de serviços públicos de transporte marítimo regular de passageiros e veículos através de navio ferry entre a Madeira e o Continente Português.

Nesse sentido, os pedidos de informação relativos a navios terceiros, não abrangidos pelo presente Caderno de Encargos, deverão ser remetidos pelos interessados diretamente à APRAM.

No que concerne à exploração do Serviço Público abrangido pelo Caderno de Encargos em apreço, as informações que dispomos relativamente o Porto do Funchal são de que as amarrações e desamarrações em terra poderão ser realizadas pela Concessionária, nos termos previstos no Regulamento de Exploração da APRAM.

As informações disponibilizadas no presente esclarecimento têm carácter meramente indicativo, não sendo de modo nenhum vinculativo, e não dispensam a consulta às Administrações Portuárias respetivas, nem exoneram a Concessionária do cumprimento dos regulamentos e condicionalismos de operação em cada porto. A sua consideração ou utilização pelos concorrentes constitui um risco exclusivo dos mesmos, não conferindo qualquer direito de alteração da proposta apresentada no âmbito do presente procedimento concursal, nem constituindo fundamento para reposição do equilíbrio financeiro da concessão, se, porventura, no futuro, o conteúdo do esclarecimento não se verificar.

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 17

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: *Caderno de Encargos, Anexo I, Cláusula IV - Relativamente à estrutura tarifária, pergunta-se se os valores fixados incluem IVA ou se estão isentos de IVA? Mais se pergunta qual a taxa aplicável por tipo de serviço ou produto.*

RESPOSTA: Os valores de tarifas máximas indicados da tabela constante do n.º 1 da Cláusula IV do Anexo I do Caderno de Encargos são sujeitos a IVA à taxa legal em vigor.

Mais se informa que, nos termos da alínea r) do n.º 1 do artigo 14.º do Código do IVA:

"Artigo 14.º

Isenções nas exportações, operações assimiladas e transportes internacionais

1 - Estão isentas do imposto:

(...)

r) O transporte de pessoas provenientes ou com destino ao estrangeiro, bem como o das provenientes ou com destino às Regiões Autónomas, e ainda o transporte de pessoas efectuado entre as ilhas naquelas Regiões;"

As informações disponibilizadas no parágrafo anterior têm carácter meramente indicativo, não sendo de modo nenhum vinculativo, e não dispensam a consulta às entidades públicas e autoridades com competência na matéria, nem exoneram a Concessionária do cumprimento da legislação aplicável. A sua consideração ou utilização pelos concorrentes constitui um risco exclusivo dos mesmos, não conferindo qualquer direito de alteração da proposta apresentada no âmbito do presente procedimento concursal, nem constituindo fundamento para reposição do equilíbrio financeiro da concessão, se, porventura, no futuro, o conteúdo do esclarecimento não se verificar.

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 18

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: *Caderno de Encargos, Anexo I, Cláusula IV, n.ºs 3 e seguintes - Pergunta-se como deverá ser feita a comprovação pela concessionária perante a concedente da tipificação e elegibilidade dos passageiros efetivamente transportados para o efeito de apuramento e verificação do valor da indemnização compensatória.*

RESPOSTA: No momento do embarque, a Concessionária deverá realizar a verificação da elegibilidade dos passageiros, nos termos e para os efeitos do Decreto-Lei n.º 134/2015, de 24/07, de acordo com o seguinte:

I) Passageiros residentes na Região Autónoma da Madeira:

a) Apresentação do Cartão de Cidadão e verificação, pela Concessionária, do domicílio fiscal na Região Autónoma da Madeira através da leitura do domicílio fiscal constante do Cartão Cidadão através de equipamento próprio para o efeito.

b) No caso de um passageiro residente sem os documentos previstos na alínea anterior, apresentação do original de um dos documentos a seguir indicados que demonstre a residência na Região Autónoma da Madeira, procedendo a Concessionária à sua verificação e digitalização - designadamente através de câmara fotográfica digital ou máquina digitalizadora -, anexando o ficheiro ao processo do passageiro:

i) Bilhete de Identidade conjuntamente com o Cartão de Contribuinte Fiscal e verificação do domicílio/bairro fiscal que consta do Cartão de Contribuinte Fiscal.

ii) Documento emitido pelas entidades portuguesas, no qual conste que o titular tem residência habitual na Região Autónoma da Madeira.

iii) Certificado de registo ou certificado de residência permanente, no caso de se tratar de cidadão da União Europeia, nos termos dos artigos 14.º e 16.º da Lei n.º 37/2006, de 9 de agosto.

iv) Cartão de residência ou cartão de residência permanente, no caso de se tratar de familiar de cidadão da União Europeia, nacional de Estado terceiro, nos termos dos artigos 15.º e 17.º da Lei n.º 37/2006, de 9 de agosto.

v) Autorização de residência válida, no caso de se tratar de cidadão nacional de Estado que não seja membro da União Europeia e ao qual não sejam aplicáveis os artigos 15.º e 17.º da Lei n.º 37/2006, de 9 de agosto.

II) Passageiros residentes <u>equiparados</u> na Região Autónoma da Madeira:

a) Os residentes equiparados devem apresentar o original do comprovativo da sua identidade, bem como o da declaração emitida pela entidade pública ou privada onde exercem funções, comprovativa da sua situação profissional, procedendo a Concessionária à sua digitalização - designadamente através de câmara fotográfica digital ou máquina digitalizadora -, anexando o ficheiro ao processo do passageiro.

b) No caso dos passageiros menores de idade identificados na subalínea iv) da alínea g) do artigo 2.º do DL n.º 134/2015, de 24/07, deverá ser apresentado: o original do comprovativo da sua identidade e o comprovativo da residência do progenitor na Região Autónoma da Madeira de acordo com o estipulado acima no ponto I), procedendo a Concessionária à sua digitalização - designadamente através de câmara fotográfica digital ou máquina digitalizadora -, anexando o ficheiro ao processo do passageiro.

III) Passageiros estudantes, conforme alínea e) do artigo 2.º do DL n.º 134/2015, de 24/07:

a) Os passageiros estudantes deverão apresentar, para além do estipulado acima no ponto I) ou II), o original de documento emitido e autenticado pelo estabelecimento de ensino, que comprove estar devidamente matriculado no ano letivo em curso e a frequentar o curso ministrado pelo referido estabelecimento de ensino, o qual deverá ser anexo ao ficheiro individual do passageiro. A Concessionária deverá proceder à sua digitalização - designadamente através de câmara fotográfica digital ou máquina digitalizadora -, anexando o ficheiro ao processo do passageiro.

Deverá ser gerado um código de embarque uninominal por cada viagem realizada por cada passageiro / Veículo Ligeiro.

Nos termos do n.º 7 da Cláusula IV do Anexo I, deverá ser sempre emitida uma fatura ao concedente, da qual deverá constar, por cada passageiro e por viagem, os seguintes elementos:

ELEMENTOS A CONSTAR NA FATURA, OU EM LISTAGEM ANEXA À MESMA	OBRIGATORIEDADE
Código uninominal de viagem por cada passageiro / Veículo Ligeiro	Todos os passageiros ou Veículos Ligeiros.
Nome completo de cada passageiro.	Todos os passageiros.
Nacionalidade	Todos os passageiros.
N.º do documento comprovativo da identidade do passageiro, designadamente n.º do cartão de cidadão, n.º de bilhete de identidade, n.º de passaporte ou outro.	Todos os passageiros.
Designação do documento comprovativo da identidade do passageiro [Cartão do cidadão, bilhete de identidade, passaporte ou outra designação]	Todos os passageiros.

Idade à data da viagem	Todas as crianças até 11 anos de idade.
Segmento de tarifa aplicável a cada passageiro [Residente/Estudante/Não residente].	Todos os passageiros.
N.º de contribuinte fiscal de cada passageiro.	Passageiros residentes, residentes equiparados e estudantes.
Quando aplicável, indicação de outro documento de comprovação de residência na Região Autónoma da Madeira a apresentar pelo passageiro no momento do embarque, nos termos do n.º I.b) do presente esclarecimento.	Passageiros residentes, residentes equiparados e estudantes.
Preço de venda ao público da tarifa praticada a cada passageiro.	Todos os passageiros.
Data de cada viagem.	Todos os passageiros.
Época [Alta/Baixa].	Todos os passageiros.
Porto de embarque.	Todos os passageiros.
Porto de desembarque.	Todos os passageiros.
Matrícula do Veículo Ligeiro.	Todos os Veículos Ligeiros.
Nome completo do proprietário do Veículo Ligeiro.	Todos os Veículos Ligeiros.
Código Uninominal de Viagem do Passageiro Proprietário do Veículo Ligeiro (ou locatário de veículo Rent a Car)	Todos os Veículos Ligeiros.
Tipo de Veículo Ligeiro [automóvel, automóvel elétrico, motociclo, motociclo elétrico ou bicicleta]	Todos os Veículos Ligeiros.

Para comprovação, pela Concessionária perante o Concedente, da tipificação e elegibilidade dos passageiros efetivamente transportados para o efeito de apuramento e verificação do valor da indemnização compensatória, deverá a Concessionária apresentar ao Concedente um ficheiro informático em formato de base de dados, contendo os campos indicados nos elementos da fatura, ou em listagem anexa à mesma, acima indicados, bem como:

- Ficheiro digitalizado de cópia da fatura e respetiva listagem anexa.
- Quando aplicável, ficheiro digitalizado dos documentos a apresentar pelo passageiro no momento do embarque, nos termos dos números I), II) e III) do presente esclarecimento.

Tendo em conta, designadamente, a agilização de processos e a rapidez de embarque, a Concessionária poderá apresentar, de forma fundamentada, ao Concedente, sujeito à aprovação deste, propostas de alteração dos procedimentos e requisitos indicados no presente esclarecimento.

Por indicação do Concedente ou por alteração da legislação aplicável, poderão ser introduzidas alterações aos requisitos e procedimentos indicados no presente esclarecimento.

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 19

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: *Caderno de Encargos, Anexo I, cláusula IV, nº7 - O preceito indicado, refere que com o "apuramento e verificação do valor de indemnização compensatória deverá ser sempre emitida uma fatura com indicação do preço final individual por passageiro e por veículo, que reflita os valores de desconto aplicados". Pergunta-se se este preço diz respeito à tarifa de PVP no segmento de tarifa comercializado e constante da tabela indicada na Cláusula IV do Anexo I do Caderno de Encargos.*

RESPOSTA: O preço a indicar na fatura será o preço de venda ao público efetivamente comercializado. Isto é, a tarifa aplicável nos termos da Cláusula IV do Anexo I deduzida do respetivo desconto comercial praticado pela Concessionária, quando exista.

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 20

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: *Caderno de Encargos, Anexo I, em geral - Pergunta-se se no embarque e desembarque de passageiros existirá algum controlo do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF). Em caso negativo, podem assegurar que tal não virá a suceder?*

RESPOSTA: Atendendo a que, nos termos do Anexo I, a ligação entre a ilha da Madeira e o Continente Português deverá ser direta (à exceção da eventual escala no porto do Porto Santo), não está previsto, no Porto do Funchal, o controlo do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras.

As informações disponibilizadas no parágrafo anterior têm carácter meramente indicativo, não sendo de modo nenhum vinculativo, e não dispensam a consulta às entidades públicas e autoridades com competência na matéria, nem exoneram a Concessionária do cumprimento da legislação aplicável. A sua consideração ou utilização pelos concorrentes constitui um risco exclusivo dos mesmos, não conferindo qualquer direito de alteração da proposta apresentada

no âmbito do presente procedimento concursal, nem constituindo fundamento para reposição do equilíbrio financeiro da concessão, se, porventura, no futuro, o conteúdo do esclarecimento não se verificar.

No que respeita aos portos a escalar no Continente Português os concorrentes deverão contactar as Administrações Portuárias respetivas para obtenção de informações precisas relativas aos regulamentos e condicionalismos de operação em cada porto, nos termos do disposto da Cláusula 9.ª do Caderno de Encargos.

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 21

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: *O subsidio ao passageiro e ao passageiro acompanhado de veiculo ligeiro é aplicado apenas aos residentes na Região Autónoma da Madeira ou todos os residentes em Portugal ou a todos os residentes na União Europeia ou mesmo a todos, inclusivamente os extra-comunitários, uma vez que o subsidio à mobilidade nos termos do Decreto Lei no 134/2015 é atribuido exclusivamente aos residentes na Região Autónoma da Madeira?*

É muito importante garantir o entendimento no âmbito deste Concurso Público no sentido de garantir que este não possa ser entendido como uma Ajuda de Estado ilegítima e objecto de devolução do subsídio pelo armador no âmbito do contrato de concessão, para além das multas e penalidades resultantes.

RESPOSTA: Esclarece-se que, nos termos da presente concessão de serviços públicos de transporte marítimo regular de passageiros e veículos através de navio ferry entre a Madeira e o Continente Português, não está prevista a atribuição de qualquer subsídio ao passageiro e ao passageiro acompanhado de veículo.

O subsídio social de mobilidade previsto no Decreto-Lei n.º 134/2015, de 24 de julho apenas se encontra regulamentado para os serviços de transporte aéreo, através da Portaria n.º 260-C/2015, de 24 de agosto, alterada pela Portaria n.º 387-A/2015 de 28 de outubro, não se encontrando, no entanto, regulamentado para o serviços de transporte marítimo, pelo que não tem, à data, aplicabilidade à concessão em apreço. A regulamentação não é competência do Governo Regional da Madeira.

Nos termos do n.º 3 da Cláusula IV do Anexo I do Caderno de Encargos, a tipificação dos passageiros residentes e estudantes, para efeitos de aplicação das tarifas máximas por título,

constantes do n.º 1 da Cláusula IV do Anexo I do Caderno de Encargos, será a mesma que se encontra prevista no Decreto-Lei 134/2015, de 24 de julho, ou noutro diploma que lhe venha a suceder e/ou regulamentar.

Mais se informa que, no âmbito do processo de preparação do presente concurso público, a Região Autónoma da Madeira acautelou o cumprimento integral da legislação comunitária, tendo realizado a notificação prévia do processo à Comissão Europeia, bem como obtido o parecer das entidades nacionais com competências legais na matéria, designadamente o Instituto da Mobilidade e dos Transportes e a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, com atribuições em matéria de regulação, de promoção e defesa da concorrência no setor dos transportes marítimos nacionais.

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 22

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: *A Empresa de Navegação Madeirense efetua o transporte marítimo regular de passageiros e passageiros acompanhados de veículos ligeiros desde a sua fundação em 1907. Na atualidade faz este transporte com o navio Funchalense 5. Pergunta-se se fica garantido e confirmado que a Empresa de Navegação Madeirense fica proibida, enquanto durar a concessão, de efetuar o transporte regular de passageiros e passageiros acompanhados de veículos ligeiros, na medida em que este Concurso Público garante a atribuição de um direito exclusivo.*

RESPOSTA: Nos termos do n.º 1 da Cláusula 3.ª do Caderno de Encargos, a presente concessão tem por objeto a atribuição do direito exclusivo de exploração, em regime de serviço público, de um serviço de transporte marítimo regular de passageiros e passageiros acompanhados de Veículos Ligeiros, entre a ilha da Madeira e o Continente Português, sujeita ao cumprimento das Obrigações de Serviço Público, nos termos fixados de acordo com o Anexo I do Caderno de Encargos, através de navio Ferry, por forma a assegurar a satisfação permanente dos padrões de continuidade, regularidade, qualidade, quantidade e Tarifas do serviço de transporte, nos termos previstos no Caderno de Encargos.

Durante o período de exploração, nenhum outro armador pode explorar os serviços públicos abrangidos pelo direito exclusivo determinado no Caderno de Encargos.

Não existe qualquer outro armador ou navio que satisfaça as obrigações de serviço público objeto do presente Caderno de Encargos. Entre a Madeira e o Continente Português, designadamente, o navio Funchalense, nenhum armador ou navio dispõe de qualquer título que

o habilite ao transporte de passageiros. Ademais, o supra aludido navio não tem como objeto o transporte marítimo de passageiros, sendo certo que, caso se venha a comprovar ter ocorrido tal transporte, sem a obrigatória comunicação à APRAM e/ou às demais entidades competentes, tal constitui uma violação grave do Regulamento de Exploração da APRAM, podendo ainda configurar uma eventual violação da demais legislação aplicável, designadamente, de cariz penal

---

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 23

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: *Qual a definição de passageiros acompanhados de veículos ligeiros: o veículo ligeiro tem de estar no nome do passageiro para estar a coberto do apoio/subsidio ou poderá estar no nome de outra pessoa, empresa, rent-a-car ou concessionária de automóveis, uma vez que esta questão pode levantar questões de concorrência, por força do subsidio, no transporte de veículos ligeiros face aos outros transportadores. Muito importante esta clarificação para evitar que no futuro sejam recusadas a atribuição de subsídios só pelo facto de o cliente/carregador pedir a um funcionário, seu ou de outro, para ir buscar um carro ao continente e fazê-lo transportar com um subsidio do Governo Regional.*

RESPOSTA: Esclarece-se que os Veículos Ligeiros abrangidos pela alínea y. do n.º 1 da Cláusula 1.ª são veículos ligeiros de passageiros e deverão estar registados em nome de um dos passageiros, ou estarem registados em nome de uma empresa rent-a-car, encontrando-se alugado a um dos passageiros (devendo nesse caso ser acompanhado do contrato de aluguer).

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 24

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: *Quais as exigências colocadas à operação para garantir que a receita de I.A. (Imposto Automóvel) fica na Madeira em relação aos veículos acompanhados por passageiros, uma vez que as matrículas que entram na Madeira com menos de 6 meses a receita do IA é da Região Autónoma da Madeira. Como será feito o controlo de veículos acompanhados se este tiver de ser incluído no Manifesto de Carga? Continua a ter o subsidio mesmo que venha manifestado como carga?*

RESPOSTA: Nos termos da Cláusula 9.ª do Caderno de Encargos, a Concessionária é responsável pelo cumprimento de todas as leis, normas e regulamentos nacionais e internacionais aplicáveis

às atividades que vier a desenvolver, bem como pela obtenção de todas as licenças, alvarás, certificações, credenciações e autorizações necessárias ao exercício das atividades integradas ou de algum modo relacionadas com o objeto do Contrato.

A questão em apreço insere-se no foro de competências da autoridade aduaneira, pelo que os pedidos de esclarecimento a respeito deste assunto deverão ser dirigidos aquela entidade.

Não obstante, a informação que dispomos a respeito deste tema é de que os procedimentos adotados para desembarque de veículos nas operações de transporte de passageiros e mercadorias, na anterior operação ferry entre a RAM e o território continental, pressuponham:

- Os veículos transportados no navio-ferry (RO-RO), entre o território continental e a RAM, constavam de duas listagens simplificadas, em modelo previamente autorizado pela autoridade aduaneira:

    a. Listagem simplificada para apresentação e controlo dos veículos automóveis tributáveis de matrícula estrangeira, em regime suspensivo (dispensando-se o processamento da DAV de admissão/importação temporária);

    b. Listagem equivalente a manifesto de carga, para apresentação e controlo dos veículos automóveis tributáveis de matrículas estrangeiras e nacionais, sujeitos ao cumprimento de outras formalidades aduaneiras;

- Para celeridade e simplificação do procedimento de controlo das viaturas, estas listagens eram ordenadas por matrícula (de forma alfanumérica);

- As referidas listagens eram apresentadas à Alfândega do Funchal por via eletrónica, no (na tarde ou no final: domingo) dia anterior à chegada do navio;

- No dia da chegada do navio voltavam a ser apresentadas aos funcionários nomeados para controlo aduaneiro cópias, em suporte papel, das mesmas listagens, no porto do Funchal, para conferência/verificação da saída/descarga dos veículos;

- Registada e controlada a entrada efetiva de um veículo na RAM, procedente de território continental, no prazo máximo de seis meses após a atribuição da matrícula, o imposto sobre veículos seria transferido para a RAM, nos termos do Despacho nº 15.513/2002 de 09-07, do Gabinete do Secretário de Estado dos Assuntos Fiscais - circular nº 31/2002, série II (atualmente, do disposto no nº. 1 e nº. 2 do Despacho n.º 2467/2013 do SEAF).

É de prever que as futuras operações desta natureza se irão pautar por procedimentos similares, com aperfeiçoamentos pontuais a definir entre a autoridade aduaneira e a agência de navegação mandatada pelo armador que venha a ser selecionado para a linha, tendo em conta nomeadamente o timing das viagens (durante a semana ou ao fim-de-semana; com saída e chegada dentro ou fora do horário útil 9h00-17h00; etc.) e a desmaterialização que seja possível implementar por mútuo acordo nos novos procedimentos.

As informações disponibilizadas no presente esclarecimento têm carácter meramente indicativo, não sendo de modo nenhum vinculativo, e não dispensam a consulta às entidades públicas e autoridades com competência na matéria, nem exoneram a Concessionária do cumprimento da legislação aplicável, bem como dos regulamentos e condicionalismos de cada porto. A sua consideração ou utilização pelos concorrentes constitui um risco exclusivo dos mesmos, não conferindo qualquer direito de alteração da proposta apresentada no âmbito do presente procedimento concursal, nem constituindo fundamento para reposição do equilíbrio financeiro da concessão, se, porventura, no futuro, o conteúdo do esclarecimento não se verificar.

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 25

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: *Os passageiros acompanhados de veículos ligeiros têm garantido um subsídio ao transporte do veículo. Pergunta-se se só se aplica a atribuição deste subsídio de transporte aos veículos ligeiros de passageiros ou o subsídio é também aplicado ao transporte de veículos ligeiros de mercadorias quando acompanhados pelo passageiro?.*

RESPOSTA: Ver respostas aos pedidos de esclarecimento n.ºs 21 e 23.

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 26

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: *Os veículos ligeiros não acompanhados de passageiros, veículos pesados, carga e/ou carga rodada autotransportada com Auto propulsão, dadas as fortes limitações do espaço no porto do Funchal nas operações de carga e descarga têm de sair do navio para o exterior do porto, permanecendo neste o tempo estritamente necessário para o seu desembarque e embarque ou podem permanecer parqueados ou estacionados no porto do Funchal?*

RESPOSTA: A informação que dispomos a respeito deste tema é de que no Porto do Funchal não existe espaço para o parqueamento de viaturas ou carga. Assim, todos veículos, com ou sem carga, deverão deixar a zona portuária assim que desembarcados e os veículos a embarcar devem chegar à zona portuária imediatamente antes do embarque.

As informações disponibilizadas no parágrafo anterior têm carácter meramente indicativo, não sendo de modo nenhum vinculativo, e não dispensam a consulta às Administrações Portuárias, nem exoneram a Concessionária do cumprimento dos regulamentos e condicionalismos de operação em cada porto. A sua consideração ou utilização pelos concorrentes constitui um risco exclusivo dos mesmos, não conferindo qualquer direito de alteração da proposta apresentada no âmbito do presente procedimento concursal, nem constituindo fundamento para reposição do equilíbrio financeiro da concessão, se, porventura, no futuro, o conteúdo do esclarecimento não se verificar.

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 27

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: *No caso de poderem ser parqueados/estacionados no porto, qual é o espaço que lhe estará reservado para as cargas desembarcadas, qual a sua capacidade e se também podem ficar estacionados os veículos ligeiros?*

RESPOSTA: No que respeita ao Porto do Funchal, ver resposta ao Pedido de Esclarecimento n.º 26.

No que respeita aos portos a escalar no Continente Português os concorrentes deverão contactar as Administrações Portuárias respetivas para obtenção de informações precisas relativas aos regulamentos e condicionalismos de operação em cada porto, nos termos do disposto da Cláusula 9.ª do Caderno de Encargos.

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 28

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: *É possível fazer o parqueamento/estacionamento das cargas para embarque antes do ferry chegar ou durante a operação de descarga ou só é possível dar início às operações de embarque de mercadorias e/ou trelas vazias após a operação de desembarque estar terminada?*

RESPOSTA: A informação que dispomos a respeito deste tema é de que, no Porto do Funchal, a operação de desembarque do navio (carga e passageiros) tem de estar concluída antes do início da operação de embarque do navio, pois não existe espaço para operações simultâneas.

As informações disponibilizadas no parágrafo anterior têm carácter meramente indicativo, não sendo de modo nenhum vinculativo, e não dispensam a consulta às Administrações Portuárias, nem exoneram a Concessionária do cumprimento dos regulamentos e condicionalismos de operação em cada porto. A sua consideração ou utilização pelos concorrentes constitui um risco exclusivo dos mesmos, não conferindo qualquer direito de alteração da proposta apresentada no âmbito do presente procedimento concursal, nem constituindo fundamento para reposição do equilíbrio financeiro da concessão, se, porventura, no futuro, o conteúdo do esclarecimento não se verificar.

No que respeita aos portos a escalar no Continente Português os concorrentes deverão contactar as Administrações Portuárias respetivas para obtenção de informações precisas relativas aos regulamentos e condicionalismos de operação em cada porto, nos termos do disposto da Cláusula 9.ª do Caderno de Encargos.

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 29

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: *É possível efectuar o desembarque de carga em simultâneo com o embarque das mercadorias e/ou trelas ou só é possível efectuar o embarque depois de estar totalmente terminada a operação de desembarque?*

RESPOSTA: Ver resposta ao Pedido de Esclarecimento n.º 28.

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 30

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: *O Ferry pode ou não transportar carga que não seja autotransportada com autopropulsão, nomeadamente contentores ou carga paletizada?*

RESPOSTA: A informação que dispomos a respeito deste tema é de que, no Porto do Funchal, não existem meios de movimentação de carga, nem espaço de armazenagem de carga. Por este motivo, a carga a transportar deverá ser do tipo carga rodada, com ou sem autopropulsão.

As informações disponibilizadas no parágrafo anterior têm carácter meramente indicativo, não sendo de modo nenhum vinculativo, e não dispensam a consulta às Administrações Portuárias, nem exoneram a Concessionária do cumprimento dos regulamentos e condicionalismos de operação em cada porto. A sua consideração ou utilização pelos concorrentes constitui um risco exclusivo dos mesmos, não conferindo qualquer direito de alteração da proposta apresentada no âmbito do presente procedimento concursal, nem constituindo fundamento para reposição do equilíbrio financeiro da concessão, se, porventura, no futuro, o conteúdo do esclarecimento não se verificar.

No que respeita aos portos a escalar no Continente Português os concorrentes deverão contactar as Administrações Portuárias respetivas para obtenção de informações precisas relativas aos regulamentos e condicionalismos de operação em cada porto, nos termos do disposto da Cláusula 9.ª do Caderno de Encargos.

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 31

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: *Face à decisão do Conselho de Administração da APRAM de Setembro de 2005, ainda não revogada e objecto de comunicação aos armadores a 27/09/2005 e a publicação/anuncio do comunicado da APRAM de 14 de Outubro de 2005 de não permitir a descarga e carga de mercadorias no porto do Funchal, obrigando a que todas estas operações passassem a ser efectuadas no porto do Caniçal, reservando o porto do Funchal só para passageiros e sendo possível ao Ferry efectuar as descargas e cargas de mercadorias no porto do Funchal, pergunta-se se existirá algum limite para o transporte de mercadorias ou se o Ferry pode transportar todas as cargas sem qualquer limite de volume?*

RESPOSTA: A informação que dispomos a respeito deste tema é de que o Porto do Funchal destina-se à movimentação de navios de cruzeiro e navios roll-on/roll-off do tipo ferry, que transportem passageiros e, eventualmente, carga (rodada). De acordo o Regulamento de Exploração da APRAM, no Porto do Funchal só poderão ser manuseadas mercadorias em sistema Roll-on/Roll-off, podendo os navios operar dentro do limite da sua capacidade de transporte.

Os concorrentes deverão, obter todas as informações precisas relativas aos regulamentos e condicionalismos de operação em cada porto, junto da Autoridade Portuária.

As informações disponibilizadas no presente esclarecimento têm carácter meramente indicativo e não vinculativo e não dispensam a consulta às Administrações Portuárias respetivas, nem exoneram a Concessionária do cumprimento dos regulamentos e condicionalismos de operação

em cada porto. A sua consideração ou utilização pelos concorrentes constitui um risco exclusivo dos mesmos, não conferindo qualquer direito de alteração da proposta apresentada no âmbito do presente procedimento concursal, nem constituindo fundamento para reposição do equilíbrio financeiro da concessão, se, porventura, no futuro, o conteúdo do esclarecimento não se verificar.

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 32

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: *Qualquer navio que transporte passageiros e mercadorias pode também descarregar no porto do Funchal a carga que transporta ou esta autorização é só para o Ferry que operar ao abrigo deste contrato? Esta matéria é importante para saber se se pode garantir a vantagem competitiva do Ferry face a outros operadores e desta forma a sustentabilidade desta operação Ferry*

RESPOSTA: Nos termos do n.º 1 da Cláusula 3.ª do Caderno de Encargos, o direito exclusivo de exploração abrange o serviço público de transporte marítimo regular de passageiros e passageiros acompanhados de Veículos Ligeiros, entre a ilha da Madeira e o Continente Português, através de navio Ferry, sujeito ao cumprimento das Obrigações de Serviço Público, nos termos fixados de acordo com o Anexo I do Caderno de Encargos.

O transporte de carga, designadamente carga rodada (à exceção de passageiros acompanhados de veículos), não se encontra abrangido pelo direito exclusivo. Trata-se de uma atividade que a Concessionária poderá realizar, a título acessório, por sua iniciativa, conta e risco, sujeito ao cumprimento da legislação nacional e comunitária aplicável e ao cumprimento dos regulamentos e condicionalismos de operação em cada porto.

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 33

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: *Sendo que o transporte marítimo de cabotagem entre portos europeus é livre para todos os armadores comunitários (Directiva Comunitária) será possível, e enquanto durar o serviço objecto deste concurso (3 anos) que entre outro Ferry a fazer esta operação, mesmo sem direito a subsídio ao passageiro atribuído no âmbito deste concurso, ou este serviço (objecto do concurso) será feito em exclusividade no que diz respeito ao transporte de passageiros e carga rodada?*

RESPOSTA: Nos termos previstos na legislação nacional e comunitária aplicável, a presente concessão tem por objeto a atribuição do direito exclusivo de exploração do serviço público de transporte marítimo regular de passageiros e passageiros acompanhados de Veículos Ligeiros, entre a ilha da Madeira e o Continente Português, através de navio Ferry, sujeito ao cumprimento das Obrigações de Serviço Público, nos termos fixados de acordo com o Anexo I do Caderno de Encargos.

Durante o período de exploração, nenhum outro armador pode explorar os serviços públicos abrangidos pelo direito exclusivo determinado no Caderno de Encargos.

O transporte de carga, designadamente carga rodada (à exceção de passageiros acompanhados de veículos), não se encontra abrangido pelo direito exclusivo. Trata-se de uma atividade que a Concessionária poderá realizar, a título acessório, por sua iniciativa, conta e risco, sujeito ao cumprimento da legislação nacional e comunitária aplicável e ao cumprimento dos regulamentos e condicionalismos de operação em cada porto.

Mais se informa que, no âmbito do processo de preparação do presente concurso público, a Região Autónoma da Madeira acautelou o cumprimento integral da legislação comunitária, tendo realizado a notificação prévia do processo à Comissão Europeia, bem como obtido o parecer das entidades nacionais com competências legais na matéria, designadamente o Instituto da Mobilidade e dos Transportes e a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, com atribuições em matéria de regulação, de promoção e defesa da concorrência no setor dos transportes marítimos nacionais.

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 34

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: *Se entrar um outro Ferry em concorrência com este objecto do presente Concurso Público, terá ou não direito ao subsidio de mobilidade nos termos do Decreto Lei no 134/2015 logo que a Portaria que venha a regulamentar o subsidio seja publicada, uma vez que a Portaria apenas regula o apoio à mobilidade aérea, apesar da legislação aplicar o subsidio quer ao transporte aéreo, quer ao transporte marítimo?*

RESPOSTA: Nos termos previstos na legislação nacional e comunitária aplicável, a presente concessão tem por objeto a atribuição do direito exclusivo de exploração do serviço público de transporte marítimo regular de passageiros e passageiros acompanhados de Veículos Ligeiros, entre a ilha da Madeira e o Continente Português, através de navio Ferry, sujeito ao

cumprimento das Obrigações de Serviço Público, nos termos fixados de acordo com o Anexo I do Caderno de Encargos.

Durante o período de exploração, nenhum outro armador pode explorar os serviços públicos abrangidos pelo direito exclusivo determinado no Caderno de Encargos.

A elegibilidade para o subsídio social de mobilidade previsto no Decreto Lei n.º 134/2015, de 24 de julho, rege-se pelo que dispõe aquele diploma e demais diplomas legais que eventualmente o venham a suceder.

Para mais informação acerca do subsídio social de mobilidade, ver respostas aos pedidos de esclarecimento n.ºs 21 e 23.

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 35

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: *Sendo possível a entrada de uma outra operação Ferry, esta poderá descarregar as mercadorias rodadas no porto do Funchal ou será impedida de o fazer, sendo assim um exclusivo desta operação?*

RESPOSTA: Ver resposta ao Pedido de Esclarecimento n.º 32.

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 36

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: *Nos termos da legislação do regime jurídico do trabalho portuário, a actividade de movimentação de carga nos portos é feita com recurso a trabalhadores portuários. Pergunta-se quais os equipamentos disponíveis no porto do Funchal para a movimentação de mercadorias nas operações de embarque e desembarque?*

RESPOSTA: A informação que dispomos a respeito deste tema é de que, no Porto do Funchal, não existem equipamentos disponíveis para movimentação de cargas, pois só é admitida, neste espaço, carga rodada.

As informações disponibilizadas no parágrafo anterior têm carácter meramente indicativo, não sendo de modo nenhum vinculativo, e não dispensam a consulta às Administrações Portuárias, nem exoneram a Concessionária do cumprimento dos regulamentos e condicionalismos de operação em cada porto. A sua consideração ou utilização pelos concorrentes constitui um risco

exclusivo dos mesmos, não conferindo qualquer direito de alteração da proposta apresentada no âmbito do presente procedimento concursal, nem constituindo fundamento para reposição do equilíbrio financeiro da concessão, se, porventura, no futuro, o conteúdo do esclarecimento não se verificar.

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 37

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: *Dado que as operações e movimentação de mercadorias no porto do Funchal poderá ser significativa (100 a 150 TEUs por viagem nas operações de embarque e 100 a 150 TEUs nas operações de desembarque para além dos veículos ligeiros-dados recolhidos da anterior operação Ferry) e considerando-se que os atrelados podem ter cerca de 30 toneladas cada, pergunta-se se existirá alguma limitação nas operações de descarga e carga do Ferry quando estiverem navios de cruzeiro com entradas e saídas de autocarros e passageiros a pé ou se irão colocar questões de segurança que possam limitar total ou parcialmente as operações de descarga e carga das mercadorias ou se, alternativamente, elas podem ser feitas em simultâneo, isto é, saídas e entradas de passageiros no porto simultaneamente com saídas e entradas de mercadorias, camiões, etc.*

RESPOSTA: A informação que dispomos a respeito deste tema é de que a APRAM irá tomar todas as medidas adequadas à regulação do trânsito na área portuária, procurando compatibilizar todas as operações que venham a decorrer de forma simultânea.

As informações disponibilizadas no parágrafo anterior têm carácter meramente indicativo, não sendo de modo nenhum vinculativo, e não dispensam a consulta às Administrações Portuárias, nem exoneram a Concessionária do cumprimento dos regulamentos e condicionalismos de operação em cada porto. A sua consideração ou utilização pelos concorrentes constitui um risco exclusivo dos mesmos, não conferindo qualquer direito de alteração da proposta apresentada no âmbito do presente procedimento concursal, nem constituindo fundamento para reposição do equilíbrio financeiro da concessão, se, porventura, no futuro, o conteúdo do esclarecimento não se verificar.

No que respeita aos portos a escalar no Continente Português os concorrentes deverão contactar as Administrações Portuárias respetivas para obtenção de informações precisas relativas aos regulamentos e condicionalismos de operação em cada porto, nos termos do disposto da Cláusula 9.ª do Caderno de Encargos.

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 38

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: *Tendo em consideração que o transporte de mercadorias provenientes de países fora da União Europeia ou de zonas fiscais diferentes (ex: Jersey, Canárias, etc) carece de despacho de importação ou de desalfandegamento e, uma vez que actualmente apenas o porto do Caniçal tem o estatuto jurídico de "Armazéns de Depósito Temporário" (dado o facto do Governo Regional ter decidido transformar o porto do Funchal num porto turístico e ter consequentemente decidido que a partir de Outubro de 2005 a operação com mercadorias seria transferida para o porto do Caniçal), pergunta-se se, com a autorização do transporte de carga neste concurso, será garantida a atribuição do estatuto jurídico de "Armazens de Depósito Temporário" no porto do Funchal e, em caso afirmativo, qual a zona devidamente vedada no porto que será afeta a esse ADT ou, alternativamente, se essas mercadorias não poderão descarregar no porto do Funchal e o Ferry terá de efectuar as descargas desta mercadorias no porto do Caniçal? Neste último caso - descarga destas mercadorias para o ADT no porto do Caniçal - qual o porto que o Ferry fica obrigado a escalar primeiro quando iniciar a descarga de mercadorias: o porto do Funchal ou o porto do Caniçal (uma vez que se iniciar a operação de descarga no Funchal podem-se colocar questões no controlo das mercadorias ao nível da Autoridade Tributária)?*

RESPOSTA: A informação que dispomos a respeito deste tema é de que não está prevista no Porto do Funchal a criação de qualquer "armazém de depósito temporário", por inexistência de espaço para o efeito. Todas as situações deverão ser articuladas com as autoridades competentes, nomeadamente a Autoridade Tributária e Aduaneira.

As informações disponibilizadas no parágrafo anterior têm carácter meramente indicativo, não sendo de modo nenhum vinculativo, e não dispensam a consulta às Administrações Portuárias, nem exoneram a Concessionária do cumprimento dos regulamentos e condicionalismos de operação em cada porto. A sua consideração ou utilização pelos concorrentes constitui um risco exclusivo dos mesmos, não conferindo qualquer direito de alteração da proposta apresentada no âmbito do presente procedimento concursal, nem constituindo fundamento para reposição do equilíbrio financeiro da concessão, se, porventura, no futuro, o conteúdo do esclarecimento não se verificar.

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 39

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: *Tendo em consideração, por um lado, que os contentores/trelas que transportem produtos alimentares que beneficiam do subsidio POSEIMA carecem de*

autorização da Alfandega para saírem da zona do porto (dado pelo no de PIP-Pedido de Imputação POSEI) e, por outro, que a autorização é dada depois do navio chegar obrigando consequentemente a que os contentores estacionem durante algumas horas na zona portuária até terem autorização de saída por parte da Alfandega, pergunta-se se está prevista a disponibilização de um espaço para parqueamento desses contentores e/ou trelas no porto do Funchal até que essa autorização ocorra.

RESPOSTA: A informação que dispomos a respeito deste tema é de que não está prevista no Porto do Funchal a criação de qualquer espaço para o efeito. Todas as situações deverão ser articuladas com as autoridades competentes, nomeadamente a Autoridade Tributária e Aduaneira.

As informações disponibilizadas no parágrafo anterior têm carácter meramente indicativo, não sendo de modo nenhum vinculativo, e não dispensam a consulta às Administrações Portuárias, nem exoneram a Concessionária do cumprimento dos regulamentos e condicionalismos de operação em cada porto. A sua consideração ou utilização pelos concorrentes constitui um risco exclusivo dos mesmos, não conferindo qualquer direito de alteração da proposta apresentada no âmbito do presente procedimento concursal, nem constituindo fundamento para reposição do equilíbrio financeiro da concessão, se, porventura, no futuro, o conteúdo do esclarecimento não se verificar.

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 40

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: *Tendo em consideração que o porto do Funchal é um porto com grande afluência de cruzeiros, qual será a prioridade dada na atracação aos navios de cruzeiros relativamente a esta ligação regular em Ferry? Ainda sobre esta questão importa esclarecer que, tendo em consideração que nalguns dias os espaços de atracação no porto do Funchal estão todos ocupados com navios de cruzeiro, nomeadamente a zona onde se encontra a rampa RORO, qual a prioridade que será dada a esta ligação ferry regular face aos navios de cruzeiro?*

RESPOSTA: Nos termos do Regulamento de Exploração da APRAM, os navios de cruzeiro têm prioridade sobre navios roll-on/roll-off ou car-ferry, pelo que, estes poderão ter de aguardar pela prioridade que venha a ser atribuída consoante o movimento previsto no porto.

Os concorrentes deverão obter todas as informações precisas relativas aos regulamentos e condicionalismos de operação em cada porto, junto da respetiva Autoridade Portuária.

As informações disponibilizadas no presente esclarecimento têm carácter meramente indicativo e não vinculativo e não dispensam a consulta às Administrações Portuárias respetivas, nem exoneram a Concessionária do cumprimento dos regulamentos e condicionalismos de operação em cada porto. A sua consideração ou utilização constitui um risco exclusivo dos concorrentes, não conferindo qualquer direito futuro de alteração da proposta apresentada no âmbito do presente procedimento concursal, nem constituindo fundamento para reposição do equilíbrio financeiro da concessão, se, porventura, no futuro, o conteúdo do esclarecimento não se verificar.

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 41

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: *Sendo a amarração/desamarração dos navios, nos termos da Portaria e do regulamento da APRAM, um exclusivo desta, a facilidade atribuída nos termos do Anexo I da clausula II no 3 "A amarração do navio deverá ser assegurada pela Concessionária". Uma vez que esta facilidade irá garantir poupanças ao armador em cerca de 90% do seu custo, dado ser-lhe permitido amarrar e desamarrar o navio sem recorrer aos serviços da APRAM, pergunta-se, transportando o Ferry carga entre o continente e a Madeira, se esta oportunidade de elevadas e significativas poupanças será dada exclusivamente ao serviço Ferry ou se também serão autorizados a amarrar e a desamarrar os navios porta-contentores que efectuam o transporte de mercadorias entre o continente e a Madeira?*

RESPOSTA: Ver resposta ao Pedido de Esclarecimento n.º 16.

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO Nº 42

PEDIDO DE ESCLARECIMENTO: *Tendo em consideração que a partir de Janeiro de 2020 (durante o período da concessão) os navios serão obrigados a ter um limite máximo de 0,5% no teor de enxofre do combustível que utilizam (MARPOL Anexo 6 - Poluição Atmosférica), o que acarretará enormes sobrecustos para cumprir com esse requisito, nomeadamente com a utilização de combustíveis mais caros (MDO- Maritime Diesel Oil por exemplo em detrimento do IFO-Intermediate Fuel Oil), prevendo-se o surgimento, nessa altura, de sobretaxas nos transportes marítimos à escala global como forma de compensar esses sobre custos, pergunta-se se o concessionário poderá, nessa altura, também ele criar uma sobretaxa especificamente para esse efeito, se o Governo Regional prevê a atribuição de uma indemnização compensatória*

adicional ou se, por esta razão, poderá ser então solicitada o reequilíbrio financeiro da concessão?

RESPOSTA: Ver resposta ao pedido de esclarecimento n.º 11.

Nada mais havendo a tratar, foi lavrada a presente ata, a qual vai ser assinado pelos membros do Júri.

O JÚRI