



TRANSPORTES  
TERRESTRES E  
INFRAESTRUTURAS  
RODOVIÁRIAS

TRANSPORTES  
TERRESTRES E  
INFRAESTRUTURAS  
FERROVIÁRIAS



TRANSPORTES  
MARÍTIMOS, FLUVIAIS  
E PORTOS COMERCIAIS

## RELATÓRIO

# Diagnóstico preliminar - Serviços de transportes em vias navegáveis interiores

outubro de 2019

## Índice

Índice .....	2
Lista de tabelas .....	4
Sumário executivo .....	6
1. Introdução .....	10
2. Natureza e âmbito .....	11
3. Objetivo .....	12
4. Enquadramento .....	14
4.1. Enquadramento legal .....	14
4.2. Estudos internacionais .....	23
5. Recolha dos dados e metodologia .....	25
6. Caracterização do transporte de passageiros em vias navegáveis interiores .....	26
6.1. As empresas de transporte de passageiros em vias navegáveis interiores .....	27
6.2. As linhas de transporte de passageiros em vias navegáveis interiores .....	31
7. Caracterização das empresas de transporte de passageiros em vias navegáveis interiores .....	34
7.1. CIM Alto Minho - Região Norte .....	34
7.1.1. Serviço regular de transporte público de passageiros .....	35
7.1.2. Serviço marítimo-turístico de transporte de passageiros .....	42
7.2. Área Metropolitana do Porto - Região Norte .....	43
7.2.1. Serviço regular de transporte público de passageiros .....	43
7.2.2. Serviço marítimo-turístico de transporte de passageiros .....	51
7.3. Região de Aveiro - Região Centro .....	52
7.3.1. Serviço público de transporte de passageiros regular .....	53
7.3.2. Serviço marítimo-turístico de transporte de passageiros .....	60
7.4. Área Metropolitana de Lisboa (AML) .....	60
7.4.1. Serviço regular de transporte público de passageiros .....	61
7.4.2. Constatações relativas a elementos da atividade das empresas .....	61
7.4.3. Serviço marítimo-turístico de transporte de passageiros .....	74
7.5. CIM Alentejo Litoral – Região Alentejo .....	75
7.6. CIM Algarve (AMAL) - Região do Algarve .....	76
7.6.1. Serviço regular de transporte público de passageiros .....	77
7.6.2. Serviço marítimo-turístico de transporte de passageiros .....	93
8. Transporte de mercadorias em vias navegáveis interiores .....	94
9. Conclusões e recomendações .....	95
Anexo A – Lista das entidades às quais foi enviado o questionário, com indicação da respetiva resposta .....	105
Anexo B – Tabela enviada às empresas de transporte de passageiros, no âmbito do pedido de informação .....	107
Anexo C – Tabela enviada às empresas de transporte de mercadorias, no âmbito do pedido de informação .....	111

Anexo D – Tabela enviada às entidades públicas relativa ao transporte fluvial de passageiros, no âmbito do pedido de informação.....	115
Anexo E – Tabela enviada às administrações portuárias relativa ao transporte fluvial de passageiros, no âmbito do pedido de informação.....	118
Anexo F – Tabela enviada às administrações portuárias relativa ao transporte fluvial de mercadorias, no âmbito do pedido de informação.....	121
Anexo G – Lista das entidades a operar na Ria de Aveiro, cuja atividade se enquadra no âmbito do transporte turístico .....	124
Anexo H – Lista das entidades a operar no Rio Tejo cuja atividade se enquadra no âmbito do transporte turístico .....	125
Anexo I – Lista das entidades a operar no Rio Guadiana e na Ria Formosa, cuja atividade se enquadra no âmbito do transporte turístico .....	130

## Lista de tabelas

Tabela 1. Caracterização da empresa que opera na CIM-AM.....	36
Tabela 2. Caracterização da exploração do serviço público de transporte de passageiros regular na CIM-AM (1) .....	38
Tabela 3. Caracterização da exploração do serviço público de transporte de passageiros regular na CIM-AM (2) .....	39
Tabela 4. Caracterização da exploração do serviço público de transporte de passageiros regular na CIM-AM (3) .....	40
Tabela 5. Caracterização da infraestrutura utilizada pela empresa que opera na CIM-AM.....	42
Tabela 6. Caracterização das empresas que operam na AMP .....	44
Tabela 7. Caracterização da exploração do serviço público de transporte de passageiros regular na AMP (1) .....	47
Tabela 8. Caracterização da exploração do serviço público de transporte de passageiros regular na AMP (2) .....	48
Tabela 9. Caracterização da exploração do serviço público de transporte de passageiros regular na AMP (3) .....	50
Tabela 10. Caracterização da infraestrutura utilizada pelas empresas que operam na AMP.....	51
Tabela 11. Caracterização da empresa que opera na CIRA .....	55
Tabela 12. Caracterização da exploração do serviço público de transporte de passageiros regular na CIRA (1).....	56
Tabela 13. Caracterização da exploração do serviço público de transporte de passageiros regular na CIRA (2).....	57
Tabela 14. Caracterização da exploração do serviço público de transporte de passageiros regular na CIRA (3).....	58
Tabela 15. Caracterização da infraestrutura utilizada pela empresa que opera na CIRA .....	59
Tabela 16. Caracterização das empresas que operam na AML.....	63
Tabela 17. Caracterização da exploração do serviço público de transporte de passageiros regular na AML (1).....	64
Tabela 18. Caracterização da exploração do serviço público de transporte de passageiros regular na AML (2).....	65
Tabela 19. Caracterização da exploração do serviço público de transporte de passageiros regular na AML (3).....	66
Tabela 20. Caracterização da infraestrutura utilizada pelas empresas que operam na AML.....	72
Tabela 21. Caracterização das empresas que operam na AMAL .....	78

Tabela 22. Caracterização da exploração do serviço público de transporte de passageiros regular na AMAL (1) .....	80
Tabela 23. Caracterização da exploração do serviço público de transporte de passageiros regular na AMAL (2) .....	81
Tabela 24. Caracterização da exploração do serviço público de transporte de passageiros regular na AMAL (3) .....	82
Tabela 25. Caracterização da infraestrutura utilizada pelas empresas que operam na AMAL.....	90

## Sumário executivo

A ação da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), enquanto Regulador Económico Independente do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes, é pautada pelo objetivo de promover e defender a Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável (MobIES), enquanto direito de cidadania e componente essencial de uma cultura geradora de um quadro regulatório com regras claras, estáveis e de longo ciclo de vida que incentivem o investimento produtivo e estruturante no âmbito do Ecosistema requerendo um conhecimento compreensivo e atualizado relativo ao estado de arte deste ecossistema, o qual constituiu um dos pilares estratégicos da metodologia regulatória adotada pela AMT.

A AMT procedeu ao diagnóstico e avaliação do mercado nacional dos serviços de transportes em vias navegáveis interiores, bem como das condições em que esses serviços são prestados e as áreas geográficas de atuação, de forma a obter um conhecimento circunstanciado do universo em causa e a dotar-se de informação essencial no contexto do conhecimento compreensivo e atualizado do Ecosistema, em especial no âmbito do Observatório dos Mercados da Mobilidade, Preços e Estratégicas Empresariais, e que se configura como fundamental para o desenvolvimento da função de Regulação Económica Independente, em particular das atividades de regulação *core*, supervisão e fiscalização, incluindo, naturalmente, zelar pelo cumprimento do normativo nacional, da União Europeia (UE) e internacional aplicável.

Releva, em particular, o contexto da recente transferência de competências para a administração local no que se refere ao transporte de passageiros em vias navegáveis interiores, nos termos do Decreto-Lei n.º 58/2019, de 30 de abril, e do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho.

Aquele diploma procede igualmente à transferência de competências quanto ao transporte turístico de passageiros pelo que se considerou relevante procurar obter dados, não só sobre o transporte público mas também sobre este tipo de transporte, de forma a apurar as interações entre ambos. Também se procurou obter informação quanto ao transporte de mercadorias, por partilharem a mesma “infraestrutura”. Contudo, não foi possível obter dados mais detalhados e específicos, em consequência da ausência de mecanismos harmonizados de reporte de informação, pelo que se optou por referenciar os dados transmitidos pelas entidades públicas e privadas objeto do inquérito.

Atendo aos prazos previstos no Decreto-Lei n.º 58/2019, de 30 de abril de assunção de competências por parte da administração local, a AMT optou por elaborar e focar este relatório preliminar no transporte de passageiros, sobretudo de carácter público e regular, e com o objetivo de disseminar conhecimento que possa auxiliar o esforço de

descentralização ali previsto, bem como permite, desde já, a esta autoridade, monitorizar a evolução deste Ecosistema.

Assim, o presente relatório resulta da análise dos elementos remetidos por 45 entidades (entidades públicas, administrações portuárias, autarquias e empresas) e, ainda, dos dados do Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) e do Instituto Nacional de Estatística (INE), abrangendo os anos de 2015 a 2017, tendo sido obtida uma taxa de resposta global de 84%.

Assim, as conclusões deste relatório preliminar, tendo em conta a informação prestada por entidades públicas e privadas, são as seguintes:

- Cerca de 40% das entidades operam na Comunidade Intermunicipal do Algarve, 20% na Área Metropolitana de Lisboa e 20% na Área Metropolitana do Porto;
- Cerca de 87% das empresas estão inscritas no IMT como armadores de tráfego local;
- 67% empresas têm uma Classificação de Atividade Económica associada ao transporte de passageiros e/ou aluguer de meios de transporte marítimo e fluvial;
- 67% das empresas está inscrita no Registo Nacional de Agentes de Animação Turística como operadores marítimo-turísticos;
- 18 linhas (67%) são exploradas em regime anual e 9 (33%) são exploradas em regime sazonal;
- 67% das empresas têm menos de 20 trabalhadores;
- A taxa de crescimento anual média do volume de negócios é positiva, cerca de 32%, para todas as empresas da amostra;
- 33% das empresas declararam fazer atividade de táxi fluvial;
- As 15 empresas de transporte fluvial de passageiros operavam 27 linhas de serviço público de transporte de passageiros regular, das quais 15 linhas na Ria Formosa e Rio Guadiana, 5 linhas no Rio Tejo, 2 linhas no Rio Sado, 1 linha na Ria de Aveiro, 3 linhas no Rio Douro e 1 linha no Rio Lima. Encontra-se ainda em exploração 1 linha no Rio Minho, sobre a qual não foi possível obter informação completa;
- A taxa de crescimento anual média do número de passageiros transportados entre 2015 e 2017 foi de cerca de 30%;
- Em 27 linhas, foram transportados, durante o triénio 2015-2017, um total de mais de 56 milhões de passageiros, dos quais 48 milhões de

passageiros (85,7%) foram transportados no Rio Tejo, 4 milhões de passageiros (7,1%) na Ria Formosa e Rio Guadiana e 3 milhões de passageiros (5,8%) no Rio Sado;

- A idade média das embarcações utilizadas nas 27 linhas analisadas é de cerca de 26 anos e o combustível utilizado em quase todas as embarcações é o gasóleo;
- 80% das empresas tem acessos nos cais de embarque e desembarque para pessoas com mobilidade reduzida;
- 66% das empresas tem bilheteiras guarnecidas com pessoal para a venda de títulos;
- 27% destas empresas enviam as suas reclamações para a AMT, sendo que as restantes 73% enviam para outras entidades, nomeadamente, Autoridade de Segurança Alimentar e Económica, IMT, Direção-Geral do Consumidor e Turismo de Portugal;
- Existem diversas formas de contratualização do serviço prestado, existindo situações de operação sem contrato, com contrato de serviço público, com autorização, com contrato de concessão, com contrato de prestação de serviço e contrato vitalício.

Face à informação obtida, é possível desde já constatar a existência de diferentes requisitos legais e administrativos para o acesso à atividade e ao mercado de transporte de passageiros em vias navegáveis interiores, bem como a existência de diferentes títulos habilitantes para a prestação daqueles serviços.

Importa, por isso, induzir transparência e objetividade no Ecosistema, que facilite a relação entre agentes económicos e as entidades públicas, bem como facilitar o investimento e o desenvolvimento do mesmo ou eliminar os potenciais constrangimentos a tal objetivo.

Nesse sentido, tal justifica, que se recomende, desde já, ao Governo:

- A ponderação da reavaliação do enquadramento legal relativo ao acesso à atividade do transporte de passageiros em vias navegáveis interiores, alinhando-o com as exigências impostas aos restantes modos de transporte, salvaguardando as devidas diferenças, por forma a garantir uma adequada articulação entre as diversas entidades competentes, na vertente organizacional, mas também na vertente da regulação, supervisão e fiscalização e garantia de condições de equidade entre os agentes económicos;
- A revisão da legislação relativa à proteção dos direitos dos passageiros,

no sentido de conferir ao transporte de passageiros em vias navegáveis interiores uma proteção igual ou semelhante à conferida pelos restantes modos de transporte, sobretudo em zonas urbanas, onde se realizam viagens multimodais, e independentemente da necessidade de contratos de serviço público onde se estabeleçam obrigações de serviço público e indicadores de qualidade mais específicos;

- A criação de condições para o reporte periódico e sistemático de informação relativa à atividade de todas as empresas de transporte de passageiros, público ou turístico, em vias navegáveis interiores, que permita à administração local, AMT e outras entidades fazer a supervisão e fiscalização deste mercado, de forma integrada, num contexto de promoção da abertura do mercado e de coexistência de entidades públicas e privadas na prestação de serviços de transporte público de passageiros.

Considerando as atribuições e competências da AMT importa também estabelecer as prioridades em termos de atuação neste ecossistema, designadamente através de:

- Aprofundamento da caracterização do mercado, quanto a passageiros e mercadorias;
- Aprofundar a supervisão do setor, através de ações dirigidas a agentes económicos;
- Aprofundar os mecanismos de reporte da atividade, no âmbito do atual enquadramento legislativo ou já na sequência de eventuais alterações que venham a ser efetuadas

## 1. Introdução

Nos termos do consignado no n.º 1 do artigo 5.º do anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, que aprova os Estatutos da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), são atribuições desta, entre outras:

- Zelar pelo cumprimento do enquadramento legal, nacional, internacional e da União Europeia, aplicável à regulação, supervisão, promoção e defesa da concorrência, visando o bem público, a defesa dos interesses dos cidadãos e dos operadores económicos, fiscalizando aquelas atividades e serviços, sancionando infrações de natureza administrativa e contraordenacional;
- Promover a progressiva adaptação do enquadramento legal aplicável aos setores e às atividades de mobilidade abrangidos pela sua missão, no quadro do desenvolvimento sustentável, da utilização eficiente dos recursos e de padrões adequados de qualidade dos serviços prestados aos consumidores/utilizadores e aos cidadãos em geral;
- Definir os requisitos gerais base para a caracterização das situações em que se justifica a previsão ou imposição de obrigações de serviço público, e a contratualização de serviços de transporte público de passageiros, no quadro da legislação nacional e da União Europeia aplicável;
- Promover a defesa dos direitos e interesses dos consumidores e utentes em relação aos preços, aos serviços e respetiva qualidade;
- Assegurar a objetividade das regras de regulação e a transparência das relações entre operadores e entre estes e os consumidores/utilizadores;
- Monitorizar e acompanhar as atividades dos mercados do setor marítimo-portuário, da mobilidade e dos transportes terrestres, fluviais e marítimos, auscultando as entidades relevantes nos diferentes modos;
- Assegurar a criação e a gestão de uma base de dados com informação atualizada sobre setores regulados, incluindo o cadastro geral das infraestruturas terrestres e portuárias;
- Participar na definição, implementação e avaliação das linhas estratégicas e da política nacional em todas as áreas relativas à regulação.



Cumpra também relevar que, na prossecução das suas atribuições, a AMT possui poderes específicos, nos quais se inscrevem poderes de regulação, de regulamentação, de supervisão e de auditoria, de promoção e defesa da concorrência, de fiscalização e sancionatórios, nos termos do consignado nos artigos 34.º e 35.º dos respetivos Estatutos, bem como nos artigos 40.º e 42.º da Lei-quadro das entidades reguladoras.

Por sua vez, a ação da AMT, enquanto Regulador Económico Independente do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes, é pautada pelo objetivo de promover e defender a Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável (MobIES), enquanto direito de cidadania.

Para o efeito, esta Autoridade aplica a sua metodologia regulatória, ancorada no paradigma sistémico de Regulação Económica de Elevada Qualidade (REEQ), especificamente nos seus pilares estratégicos de: (1) avaliação de *compliance* das vertentes determinantes do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes; (2) conhecimento compreensivo e atualizado deste ecossistema; (3) supressão de falhas de mercado; (4) redução relevante das falhas de Estado e (5) promoção do equilíbrio dinâmico e resiliente das Racionalidades, não aditivas e de verificação cumulativa, dos Investidores, das Pessoas (profissionais, empreendedores, utentes/utilizadores/consumidores e cidadãos) e dos Contribuintes.

Assim, o presente relatório insere-se essencialmente no âmbito do referido segundo pilar estratégico do REEQ, onde importa construir uma base de conhecimento compreensivo e atualizado do estado de arte do Ecosistema, e, neste caso particular, da componente do serviço de transporte de passageiros por via navegável interior.

## **2. Natureza e âmbito**

O âmbito do presente relatório centra-se no diagnóstico e avaliação do atual universo de empresas que prestam serviços de transporte de passageiros em vias navegáveis interiores, bem como das condições em que esses serviços são prestados e as áreas geográficas de atuação, por forma a obter um melhor conhecimento da respetiva atividade, para efeitos de contratualização do serviço público de transporte de passageiros regular em vias navegáveis interiores, ao abrigo do Regime Jurídico do



Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho.

Naturalmente, é exposta a informação obtida quanto ao transporte turístico, tendo em conta as suas interações com o transporte público.

### **3. Objetivo**

A mobilidade e os transportes são transversais a todos os setores da economia e têm profundos impactos sociais, ambientais e económicos, sendo que quaisquer alterações no Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes têm efeitos multiplicadores nos operadores e passageiros, bem como nas restantes atividades económicas, dependentes da existência de redes de transporte.

Assim, a promoção e defesa da MobIES, para além de um direito de cidadania, é também uma componente essencial de uma cultura geradora de um quadro regulatório com regras claras, estáveis e de longo ciclo de vida que incentivem o investimento produtivo e estruturante, de origem pública e privada.

É fundamental adotar estratégias firmes, transparentes e bem definidas, sobretudo tendo em conta as transformações estruturais decorrentes da implementação de Sistemas Inteligentes de Transporte e do processo de digitalização da economia, bem como os requisitos sociais e ambientais, incluindo também os aspetos atinentes às alterações climáticas.

Nesse sentido, constitui um imperativo a antecipação de tendências de fundo compatibilizada com a atuação imediata no acolhimento de novos modelos de negócio associados a novos mercados de inovação – que são bem-vindos e devem ser bem enquadrados - que fomentem o investimento produtivo, a confiança e o desenvolvimento económico sustentado, assim como a qualidade de vida, promovendo o desenvolvimento de soluções integradas de mobilidade, que firmam cada vez mais a sua complementaridade face aos meios tradicionais, mas suportados em meios digitais que implicam profundas transformações nos padrões de interação entre entidades públicas, privadas e consumidores.

O Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes em Portugal é desigual, com enquadramentos e realidades diversos e com problemas estruturais que continuam por resolver, seja na insuficiência ou desatualização do enquadramento legal, seja na construção e, sobretudo, manutenção de infraestruturas e equipamento, seja ainda na insuficiência de meios públicos e privados para investir na construção, manutenção, supervisão e inovação do sistema. Por outro lado, trata-se de um ecossistema que evoluiu a diversas velocidades nos diferentes modos de transporte, que não está estruturado e no qual o reporte de informação não é prática comum.

Assim, qualquer atuação pública, imediata ou estratégica, deve ser apoiada num correto conhecimento de cada realidade específica - seja quanto ao seu enquadramento formal, seja quanto a cada realidade prática da atuação dos *stakeholders* - e numa avaliação precisa dos seus impactos - benefícios e custos, públicos e privados, inerentes à transformação -, sob pena de se produzirem resultados contraproducentes e mitigadores de benefícios potenciais.

Ainda que possam existir pontos comuns e transversais em diferentes setores económicos, a atuação regulatória na mobilidade e nos transportes deve orientar-se pelas suas especificidades e deve ter em conta que o ponto de partida e estado atual de cada uma das suas componentes é bastante diverso entre si, face a outros setores e face à realidade de outros países da União Europeia.

Visa-se assim, com o presente relatório, obter conhecimento circunstanciado sobre o universo de empresas que prestam serviço de transporte em vias navegáveis interiores, bem como sobre as condições em que esses serviços são prestados e as respetivas áreas geográficas de atuação, e, em paralelo, dar um contributo, à luz das atribuições legalmente cometidas à AMT, no sentido de:

- Dotar a AMT da informação essencial sobre o serviço de transporte regular de passageiros em vias de navegáveis interiores, no contexto do referido Pilar 2 do REEQ, em particular no âmbito do Observatório dos Mercados da Mobilidade, Preços e Estratégicas Empresariais, e que se configura como fundamental para o desenvolvimento da função de Regulação Económica Independente, em particular das atividades de regulação core, supervisão e fiscalização do Ecosistema da Mobilidade e dos

Transportes, incluindo, naturalmente, zelar pelo cumprimento do normativo nacional, da União Europeia e internacional aplicável;

- Disseminar conhecimento junto das autoridades de transportes, para que estas possam desempenhar, de forma mais informada, as suas atribuições, considerando a publicação da Lei n.º 50/2018, de 16 de agosto, e do Decreto-Lei n.º 58/2019, de 30 de abril, em especial no que se refere à recolha de informação para o planeamento e elaboração de peças de concurso para a contratualização, até ao fim de 2019, do serviço público de transporte de passageiros regular em vias navegáveis interiores, no contexto do RJSPTP e do Regulamento (CE) 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro (Regulamento);

#### **4. Enquadramento**

##### **4.1. Enquadramento legal**

A Lei n.º 50/2018, de 16 de agosto, estabeleceu o quadro de transferência de competências para as autarquias locais e para as entidades intermunicipais, assente nos princípios da subsidiariedade, da descentralização administrativa e da autonomia do poder local, o qual foi concretizado através do Decreto-Lei n.º 58/2019, de 30 de abril, nos seguintes termos:

- Transferência de competências para os órgãos municipais e os órgãos das comunidades intermunicipais e das Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto, na qualidade de autoridades de transporte previstas no RJSPTP, no domínio do serviço público de transporte de passageiros regular em vias navegáveis interiores<sup>1</sup>;
- Transferência de competências para os órgãos municipais, no domínio do transporte turístico de passageiros em vias navegáveis interiores.

---

<sup>1</sup> De acordo com o Decreto-Lei n.º 58/2019, de 30 de abril, uma via navegável interior é “*uma massa de água que não faz parte do mar e [é] interior e navegável, natural ou artificial, ou um sistema de massas de água interligadas, utilizadas para o transporte, tais como lagos, albufeiras, rios, estuários, canais ou qualquer combinação destes*”.

De acordo com o mesmo normativo, as competências transferidas compreendem, respetivamente:

- O serviço público de transporte de passageiros regular, ainda que exercido em áreas sob a jurisdição de qualquer administração ou autoridade marítima ou portuária, designadamente quando tais serviços se encontrem integrados numa rede de transporte público de passageiros urbana, suburbana ou regional;
- Os transportes turísticos locais entre municípios limítrofes ou no âmbito da mesma comunidade intermunicipal ou área metropolitana, excluindo-se o transporte turístico local que abranja mais do que uma comunidade intermunicipal;
- Nos casos em que o serviço público de transporte de passageiros regular seja assegurado ao abrigo de uma concessão detida pelo Estado ou por entidade do setor empresarial do Estado, a transferência é objeto de processo negocial específico, desencadeado por iniciativa do concedente ou da entidade local territorialmente competente, sendo que as infraestruturas afetas ao transporte são igualmente transferidas, em termos a negociar, caso estas lhe estejam maioritariamente afetas.

Decorre, também, daquele diploma:

- O alargamento das competências das autoridades de transportes previstas no RJSPTP às áreas de jurisdição da Docapesca – Portos e Lotas, S.A. (Docapesca), nos termos do Decreto-Lei n.º 16/2014, de 3 de fevereiro, e que tinham ficado excluídas do seu âmbito de aplicação por via da subálnea iv) do n.º 2 do artigo 2.º do RJSPTP;
- A habilitação das referidas autoridades de transporte na definição de regras quanto ao transporte turístico em vias navegáveis interiores, algo que se encontra fora do âmbito do RJSPTP, e sem prejuízo da legislação aplicável aos operadores marítimo-turísticos, nos termos do Decreto-Lei n.º 108/2009, de 15 de maio, na sua redação atual;
- A obrigação para os operadores de serviço público de transporte de

passageiros regular de cumprirem os deveres de informação e comunicação a que se reporta o artigo 22.º do RJSPTP;

- A sujeição dos regimes legais, regulamentares, contratuais ou que decorram de ato administrativo correspondentes à exploração do serviço público de transporte de passageiros regular, e que estejam vigentes à data da entrada em vigor do decreto-lei;
- A competência da assembleia municipal/conselho metropolitano ou do conselho intermunicipal, conforme o território em causa, pela regulamentação relativa à atividade de transporte turístico de passageiros em via navegável interior, sem prejuízo do disposto no Decreto-Lei n.º 108/2009, de 15 de maio, na sua redação atual;
- A competências daquelas entidades quanto ao Decreto-Lei n.º 149/2014, de 10 de outubro, que visa gerir os efeitos que este transporte possa gerar na área de jurisdição, assim como a localização dos espaços destinados à tomada e largada de passageiros.

Contudo, como oportunamente referido pela AMT, em parecer dirigido ao Governo<sup>2</sup>, e no âmbito do Diagnóstico ao transporte de passageiros efetuado por agentes económicos licenciados para atividades turísticas e agências de viagens e turismo<sup>3</sup>, constatava-se o desconhecimento da totalidade do atual universo das empresas de serviços de transporte fluvial de passageiros, em transporte público regular ou transporte turístico<sup>4</sup>, bem como do quadro contratual e legal preciso em que todos os serviços existentes são prestados e ainda das áreas geográficas de atuação, características e número de embarcações.

Ora, o conhecimento dos universos é essencial para a sua correta identificação e avaliação do âmbito legal concreto - público ou turístico -, a qual releva para efeitos de contratualização dos serviços públicos de transporte em vias navegáveis interiores ao abrigo do RJSPTP.

---

<sup>2</sup> [https://www.amt-autoridade.pt/media/1707/parecer\\_01\\_dsmm\\_dpdc\\_3jan\\_2018.pdf](https://www.amt-autoridade.pt/media/1707/parecer_01_dsmm_dpdc_3jan_2018.pdf).

<sup>3</sup> [https://www.amt-autoridade.pt/media/1742/acao\\_diagnostico\\_transporte\\_de\\_passageiros\\_ambito\\_turistico.pdf](https://www.amt-autoridade.pt/media/1742/acao_diagnostico_transporte_de_passageiros_ambito_turistico.pdf).

<sup>4</sup> No que se refere ao transporte turístico importa também ter atenção situações específicas, designadamente o transporte turístico efetuado na Via Navegável do Douro, sujeito a um regime legal específico.

Acresce ainda o facto de a AMT ser a entidade responsável pela promoção e defesa dos direitos e interesses dos passageiros em serviços marítimos e fluviais e em vias navegáveis interiores, seja de transporte público, seja de transporte turístico, nos termos dos seus Estatutos e dos Decretos-Lei n.º 7/2014, de 15 de janeiro<sup>5</sup>, e n.º 74/2017, de 21 de junho, importa garantir a acessibilidade, em ambos os serviços, ao Livro de Reclamações<sup>6</sup> e à Resolução Extrajudicial de Conflitos<sup>7</sup>.

Assim, e sobretudo no contexto da transferência de competências para os órgãos municipais no domínio do transporte turístico de passageiros e do serviço público de transporte de passageiros regular em vias navegáveis interiores, afigura-se ser da maior importância para todos os *stakeholders* que se caracterize o setor do transporte em vias navegáveis interiores incluindo o universo de empresas de atuam no mesmo.<sup>8</sup>

Assinale-se, por ilustrativo e atual, que a Comissão Europeia emitiu recentemente um relatório sobre o mercado do transporte em vias navegáveis interiores (mercadorias e passageiros) na União Europeia, no período 2014-2017<sup>9</sup>, caracterizando-o e antecipando tendências para este setor, nomeadamente a importância sua digitalização, o reforço da intermodalidade e a potenciação da sua contribuição para a descarbonização do setor, que deve ser ponderada em conjunto com os restantes mercados da mobilidade.

Aquele relatório conclui também que, ainda que o setor do transporte de mercadorias em vias navegáveis interiores tenha uma expressão mais reduzida, se constata que o

---

<sup>5</sup> Tal como referido em anterior relatório da AMT ([https://www.amt-autoridade.pt/media/1615/relatorio\\_acao\\_diagnostico\\_condicoesgerais\\_transportepublicopassageiros.pdf](https://www.amt-autoridade.pt/media/1615/relatorio_acao_diagnostico_condicoesgerais_transportepublicopassageiros.pdf)), diversos diplomas relativo a direitos dos passageiros, como por exemplo o Decreto-Lei n.º 7/2014, de 15 de janeiro, estabelecem o IMT como entidade competente nesta matéria. No entanto, deve ser tido em conta que: (i) as alíneas a) e m) do n.º 1 e a alínea k) do n.º 2, ambos do artigo 5.º, e o n.º 4 do artigo 38.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, estabelecem como atribuições da AMT a promoção da defesa dos direitos e interesses dos consumidores e utentes em relação aos preços, aos serviços e respetiva qualidade; (ii) os pontos v) e vi) da alínea c) do n.º 2 e a parte final do artigo 19.º do Decreto-Lei n.º 11/2014, de 22 de janeiro, que referiam a proteção dos direitos dos utilizadores como competência do IMT, foram precisamente revogados pelo artigo 7.º da parte preambular do Decreto-Lei n.º 78/2014 de 14 de maio; (iii) as alíneas f) e i) do n.º 4 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 236/2012, de 31 de outubro (anteriores estatutos do IMT), que se referiam à proteção dos direitos dos passageiros, foram revogados pelo Decreto-Lei n.º 77/2014, de 14 de maio, que aprova os novos estatutos do IMT. Desta forma, afigura-se claro que o IMT deixou de ter nas suas atribuições e competências a proteção dos direitos e interesses dos consumidores, sendo tal competência agora assumida pela AMT. Contudo, importa acrescentar, que no sentido de tornar a legislação transparente e clara para todos os interessados, sem espaço para diferentes interpretações, é de todo aconselhável que o diploma seja alterado em conformidade especificando que a AMT é a entidade competente para a aplicação do referido diploma.

<sup>6</sup> Acessível para todos os modos de transporte em <https://www.livroreclamacoes.pt/inicio>.

<sup>7</sup> Regulamento de Mediação e Conciliação da AMT, disponível em: [https://www.amt-autoridade.pt/media/1757/regulamento-nº-565\\_2018-de-21-de-agosto.pdf](https://www.amt-autoridade.pt/media/1757/regulamento-nº-565_2018-de-21-de-agosto.pdf).

<sup>8</sup> Na pendência da elaboração do presente relatório, a Direção-geral das Autarquias Locais divulgou a lista de autarquias que declarou assumir as competências nesta matéria, estando disponível em: <http://www.portalautarquico.dgal.gov.pt/pt-PT/transferencia-de-competencias/>

<sup>9</sup> [https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/news/2018-09-20-towards-quality-inland-waterway-transport\\_pl](https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/news/2018-09-20-towards-quality-inland-waterway-transport_pl)

mesmo se encontra em crescimento<sup>10 11 12</sup>, pelo que faz todo o sentido que o seu diagnóstico também seja ponderado, até porque a Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente, aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017, de 24 de novembro, preconiza, precisamente, a promoção e o incentivo à intermodalidade marítima, fluvial e terrestre.

Por fim, importa referir que a legislação nacional aplicável ao transporte em vias navegáveis interiores é praticamente inexistente e a que existe está desatualizada face ao atual contexto legislativo e económico, com a intervenção de diversas entidades públicas (Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos, Direção-Geral de Autoridade Marítima, Comissões de Coordenação e Desenvolvimento Regional, administrações portuárias e administração local) e nem sempre de forma totalmente articulada e harmonizada do ponto de vista legal, pelo que, para garantir bases sólidas para o planeamento e desenvolvimento do transporte em vias navegáveis interiores, importa deter conhecimento mais específico sobre o Ecosistema<sup>13 14</sup>.

Neste momento, afigura-se ser necessário recorrer à interpretação integrada de diversos diplomas legais, entre outros regimes especiais, legais, regulamentares e administrativos relativos a ligações fluviais, emitidos em diversos contextos temporais e substanciais, designadamente:

- Decreto-Lei n.º 197/98, de 10 de julho, que estabelece o regime jurídico da atividade dos transportes com embarcações de tráfego local;

---

<sup>10</sup> Segundo a Administração do Porto de Lisboa (APL), nos primeiros cinco meses de 2017, “o transporte de mercadorias por via fluvial [...] registou um impressionante aumento de 219% na carga movimentada, face ao período homólogo de 2016, atingindo-se o meio milhão de toneladas”.

<sup>11</sup> <https://revistacargo.pt/via-navegavel-douro-aumento-exponencial>. Segundo a Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo “o transporte de mercadorias também registou um aumento exponencial em 2017, com cerca de 52 mil toneladas de carga movimentada, o que representa um aumento de 66% face ao ano anterior”.

<sup>12</sup> Refere a APL que “No Plano Estratégico de Desenvolvimento do Porto de Lisboa, actualmente em fase de preparação, é igualmente referida a importância do incremento do tráfego fluvial: “O transporte fluvial de mercadorias contentorizadas é a grande aposta que pode e deve alterar alguns dos actuais constrangimentos ao desenvolvimento do Porto de Lisboa. O transporte por barcas, além das grandes vantagens ambientais e energéticas, corresponde também a uma economia geral na cadeia logística se forem atempadamente criadas as condições de enquadramento legal e administrativo adequadas.”

<sup>13</sup> Por outro lado, a legislação europeia contém diversos regulamentos e diretivas aplicáveis ao transporte de passageiros e mercadorias por vias navegáveis interiores, como sejam as relativas a prescrições técnicas de embarcações, a harmonização de requisitos de obtenção de qualificações profissionais e a harmonização de serviços de informação em vias navegáveis interiores, das quais Portugal tem estado excluído. No entanto, deu-se a integração do Rio Douro na Rede Transeuropeia de Transportes como via navegável interior e consequente atribuição de fundos europeus para o efeito, e mais recentemente, através da Diretiva (UE) 2017/2397, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2017, quanto a reconhecimento de qualificações profissionais (ainda não transposta), exige-se cada vez mais mecanismos de reconhecimento mútuo e aplicação analógica de disposições legais).

<sup>14</sup> Como referido em 2016, por operadores neste setor: “A legislação existente é antiga e pouco consistente, estando já desajustada da realidade da atividade.” (Revista da Marinha, n.º 79, novembro de 2016).

- Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprova o RJSPTP;
- Lei n.º 50/2018, de 16 de agosto, que estabelece o quadro de transferência de competências para as autarquias locais e entidades intermunicipais;
- Decreto-Lei n.º 7/2014, de 15 de janeiro, que estabelece regras quanto a direitos dos passageiros dos serviços, públicos e turísticos, de transporte marítimo e por vias navegáveis interiores,
- Decreto-Lei n.º 150/92, de 21 de julho, que aprova o regime jurídico aplicável à Transtejo;
- Decreto-Lei n.º 186/2015, de 3 de setembro, que estabelece as condições de acesso e de exercício da atividade das empresas de animação turística e dos operadores marítimo-turísticos;
- Decreto-Lei n.º 344-A/98, de 6 de novembro, que aprova o Regulamento da Via Navegável do Douro.

Densificando, o Decreto-Lei n.º 197/98, de 10 de julho, que estabeleceu o regime jurídico da atividade dos transportes com embarcação de tráfego local, considera:

- Armador de tráfego local: aquele que efetua transportes de passageiros ou mercadorias, no âmbito da navegação local, com embarcações registadas no tráfego local;
- Navegação local: a navegação efetuada em águas lacustres fluviais ou em águas interiores da área de jurisdição da capitania ou da delegação marítima ou de outras entidades locais competentes;
- Embarcações de tráfego local: as embarcações de comércio registadas como embarcações de tráfego local, em conformidade com as normas de registo convencional ou ao abrigo do regime de registo temporário, e destinadas a operar dentro dos portos e respetivos rios, rias, lagos, lagoas e esteiros e, em geral, dentro das águas interiores da área de jurisdição da capitania ou da delegação marítima em que estão registadas ou de outras entidades locais competentes.

O mesmo diploma estabelece que os armadores de tráfego local podem utilizar embarcações de tráfego local na área da navegação costeira nacional e em zonas



diferentes das já legalmente permitidas na referida área de navegação, desde que sejam observadas todas as condições de segurança previstas na legislação aplicável.

O Decreto-Lei n.º 197/98, de 10 de julho, estabelece, ainda, que o único requisito de acesso à atividade é a inscrição como armador de tráfego local, no âmbito da qual o interessado deve fornecer informação, entre outros, sobre a identificação das embarcações de que disponha e sobre os serviços que tenha intenção de prestar, e respetivas atualizações, assim como deve comunicar elementos de natureza estatística, relativos a passageiros e cargas transportados, com periodicidade trimestral.

Finalmente, este diploma estabelece que a sua aplicação não prejudica a aplicação de regulamentos locais sobre transportes e carreiras, desde que os mesmos não lhe sejam contrários.

Do mesmo passo, de acordo com o vertido no Decreto-Lei n.º 49-A/2012, de 29 de fevereiro, a Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), sucedeu nas suas funções ao Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I.P. (IPTM), nomeadamente nas matérias diretamente relacionadas com as áreas de regulamentação, supervisão e fiscalização do setor marítimo-portuário e da náutica de recreio.

Da mesma forma, o Decreto-Lei n.º 280/2001, de 23 de outubro, na redação que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 206/2005, de 28 de novembro, estabelece que compete ao IPTM a fixação da lotação e emissão do respetivo certificado no caso de embarcações de tráfego local, competência hoje assumida pela DGRM.

No que se refere ao transporte público de passageiros, o mesmo tem estado sujeito a diferentes regimes, legais e/ou contratuais, conforme os casos concretos. A título meramente exemplificativo, o Grupo Transtejo opera no âmbito de um regime legal próprio, ao passo que a Atlantic Ferries opera ao abrigo de um contrato de concessão<sup>15</sup>.

Ademais, cumpre também relevar que o Decreto-Lei n.º 16/2014, de 3 de fevereiro, veio estabelecer a transferência de competências do ex-IPTM para a Docapesca, com exceção da jurisdição portuária da Via Navegável do Douro, a qual foi transferida, pelo Decreto-Lei n.º 83/2015, de 21 de maio, do IMT (depois de transferido do IPTM) para a

---

<sup>15</sup> Este contrato foi celebrado pela Atlantic Ferries com a APSS - Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, S.A., para o serviço público de transporte fluvial de passageiros, veículos ligeiros e pesados, e de mercadorias entre Setúbal e a Península de Tróia, no rio Sado, até 2032.



Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo (APDL), ficando esta responsável pelos aspetos económicos, financeiros e patrimoniais, de gestão de efetivos e de exploração portuária.

Aliás, as administrações portuárias do Continente<sup>16</sup> detêm igualmente competências de licenciamento de todas as atividades que se desenvolvam nas respetivas áreas de jurisdição, incluindo navegação e acostagem e utilização de infraestruturas marítimas e fluviais.

Por sua vez, o já referido RJSPTP veio aprovar e estabelecer o regime aplicável ao planeamento, organização, operação, atribuição, fiscalização, investimento, financiamento, divulgação e desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros, por modo rodoviário, via navegável interior, ferroviário e outros sistemas guiados, incluindo o regime das obrigações de serviço público e respetiva compensação.

Nos termos do previsto naquele diploma, o serviço público de transporte de passageiros é *“o serviço de transporte de passageiros de interesse económico geral, prestado ao público numa base não discriminatória, nos termos do qual os veículos são colocados à disposição de múltiplas pessoas em simultâneo, que os utilizam mediante retribuição, segundo um regime de exploração previamente aprovado, não ficando ao serviço exclusivo de nenhuma delas”*, sendo contratualizado por municípios, comunidades intermunicipais e áreas metropolitanas, na qualidade de autoridades de transportes, com operadores de transporte público de passageiros.

Em rigor, o RJSPTP estabeleceu inicialmente a exclusão do serviço de transporte de passageiros regular em vias navegáveis interiores nas áreas de jurisdição da Docapesca, mas a Lei n.º 50/2018, de 16 de agosto, e o Decreto-Lei n.º 58/2019, de 30 de abril, determinam que passa a ser competência dos municípios o transporte em vias navegáveis interiores, seja ele transporte turístico de passageiros ou serviço público de transporte de passageiros regular, sem prejuízo das competências cometidas às entidades reguladoras e fiscalizadoras de âmbito nacional.

---

<sup>16</sup> As administrações portuárias do Continente são as seguintes: Administração dos Portos do Douro e de Leixões (APDL), Administração do Porto de Aveiro (APA), Administração do Porto da Figueira da Foz (APFF), Administração do Porto de Lisboa (APL), Administração do Porto de Setúbal e Sesimbra (APSS) e Administração dos Portos de Sines e do Algarve (APS).

Por outro lado, o Decreto-Lei n.º 108/2009, alterado pelos Decretos-Lei n.º 95/2013, de 19 de julho, e n.º 186/2015 de 3 de setembro, veio estabelecer as condições de acesso e de exercício da atividade das empresas de animação turística e dos operadores marítimo-turísticos, cujas embarcações estão sujeitas ao regulamento das embarcações utilizadas na atividade marítimo-turística.

Neste diploma estão referidos os serviços de táxi fluvial, cuja figura (e respetivo regime de enquadramento) carece de adequada regulamentação, uma vez que apenas estão regulamentadas as embarcações a utilizar, no regulamento das embarcações utilizadas na atividade marítimo-turística, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 149/2014, de 10 de outubro, *i.e.*, a embarcação registada como auxiliar local ou de porto destinada a efetuar serviços de táxi marítimo, fluvial ou lacustre.

Além do enquadramento nacional, temos ainda de considerar o contexto legal europeu aplicável a vias navegáveis interiores, sobretudo destinado à navegação em via navegável interior entre Estados-Membros da União Europeia, e relativo a prescrições técnicas de embarcações, certificados de navegação, serviços de informação fluvial, etc., sendo que Portugal, até à data, não tem sido destinatário dessas diretivas<sup>17</sup>.

De referir, a título meramente exemplificativo, que a recente Diretiva (UE) 2017/2397, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2017, relativa ao reconhecimento das qualificações profissionais na navegação interior, permite excecionar do âmbito de aplicação da mesma os Estados-Membros que não tenham vias navegáveis interiores ligadas à rede navegável de outro Estado-Membro e que naveguem, exclusivamente, em trajetos circunscritos de interesse local, cuja distância ao ponto de partida nunca seja superior a dez quilómetros, ou sazonalmente. Esta exceção implica, no entanto, que se garanta um nível de segurança adequado e que se reconheçam os títulos emitidos noutros Estados-Membros, para efeitos de mobilidade

---

<sup>17</sup> A legislação europeia contém diversos instrumentos aplicáveis ao transporte de passageiros e mercadorias por vias navegáveis interiores: Diretiva 2006/87/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2006, que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior; Diretiva 96/50/CE, do Conselho, de 23 de julho de 1996, relativa à harmonização das condições de obtenção dos certificados nacionais de condução de embarcações de navegação interior para o transporte de mercadorias e de passageiros na Comunidade; e Diretiva 2005/44/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de setembro de 2005, relativa a serviços de informação fluvial harmonizados nas vias navegáveis interiores da Comunidade.

Alguns aspetos do transporte fluvial de passageiros são também abrangidos pelo Regulamento (CEE) n.º 3921/91 do Conselho, de 16 de dezembro de 1991, que fixa as condições de admissão dos transportadores não residentes aos transportes nacionais de mercadorias ou de passageiros por via navegável interior num Estado-Membro, e pelo Regulamento (CE) n.º 1356/96, do Conselho, de 8 de julho de 1996, relativo a regras comuns aplicáveis aos transportes de mercadorias ou de pessoas por via navegável entre os Estados-Membros, com vista a realizar a livre prestação de serviços neste setor.



de pessoas no mercado interno. É, aliás, objetivo da Comissão Europeia criar um verdadeiro mercado único da navegação interior, harmonizando procedimentos e regras legais aplicáveis<sup>18</sup>.

De qualquer modo, o Rio Douro foi considerado como via navegável interior segundo os parâmetros europeus e, como tal, está integrado na Rede Transeuropeia de Transportes, tendo sido elegível para beneficiar de fundos europeus destinados a vias navegáveis interiores<sup>19</sup>, designadamente para introdução de um sistema de informação (*RIS – River Information System*) para o dotar de condições adequadas ao controlo/gestão segura da navegação fluvial<sup>20</sup>.

Por fim, o Decreto-Lei n.º 7/2014, de 15 de janeiro, veio acomodar o Regulamento (UE) n.º 1177/2010, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de novembro, relativo aos direitos dos passageiros dos serviços de transporte marítimo e por vias navegáveis interiores, aplicando-se, essencialmente, ao transporte de passageiros entre Estados-Membros da União Europeia e a cruzeiros, e não a transporte interno, não estando assim expresso e adequadamente acomodado o transporte em vias navegáveis interiores, sobretudo de carácter urbano quando integrado em redes locais e regionais.

Resulta assim com clareza que o enquadramento legal e regulamentar dos diversos aspetos do transporte em vias navegáveis interiores, encontra-se disperso por inúmeros diplomas, com jurisdição de uma multiplicidade de entidades, o que dificulta a sua adequada intervenção em matérias como o acesso à atividade, acesso ao mercado e defesa dos interesses dos passageiros, e pode constituir um constrangimento ao desenvolvimento do Ecosistema num contexto de intermodalidade.

#### **4.2. Estudos internacionais**

Um relatório de 2016 da International Association of Public Transport (UITP), “*Waterborne public transport – evolution, general overview and networks*”, apresenta uma visão geral de algumas empresas de transporte público de passageiros em vias

---

<sup>18</sup>

[https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/inland/studies/doc/2008\\_ia\\_modernise\\_inland\\_waterway\\_summary.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/inland/studies/doc/2008_ia_modernise_inland_waterway_summary.pdf).

<sup>19</sup> “*Douro’s Inland Waterway*” - Sistema de Informação de Serviços para Vias de Navegação Interior - *Connecting Europe Facility*.

<sup>20</sup> De referir que se desconhecem estudos que identifiquem os impactos da eventual implementação da transposição das diretivas europeias aplicáveis em vias navegáveis interiores para Portugal.

navegáveis interiores ou águas abrigadas<sup>21</sup> (rios, arquipélagos, lagos, baías e lagoas) com base na recolha de dados relativos a 20 empresas, em diversas cidades, como sejam Veneza, Genebra, Gotemburgo, Estocolmo, Helsínquia, Roterdão, Hamburgo, Lisboa, Toulon, Dresden, Brisbane, Bordéus, Lorient, Klaipeda, Londres, Lausanne, Budapest, Bermuda, Hong Kong, entre outras.

Segundo aquele relatório, o transporte fluvial de passageiros no Rio Tejo é o terceiro mais movimentado daquela amostra (cerca de 15,3 milhões de embarques anuais), sendo este transporte liderado por Veneza (cerca de 119,3 milhões de embarques), seguido de Hong Kong (cerca de 16 milhões de embarques). Seguem-se Hamburgo (cerca de 8,8 milhões de embarques), Brisbane (cerca de 6 milhões de embarques), Gotemburgo (cerca de 3,8 milhões de embarques), Londres (cerca de 3,8 milhões de embarques) e Estocolmo (cerca de 3,4 milhões de embarques).

Apesar de o transporte em vias navegáveis interiores representar apenas uma pequena parte do mercado do transporte de passageiros e de mercadorias, tem apresentado um crescimento sustentado, face ao congestionamento das cidades e das vias terrestres, além de representar um modo de transporte com um mais reduzido nível de emissões de gases com efeito de estufa.

Aliás, numa parte relevante das cidades analisadas, os navios e embarcações em operação utilizam propulsão elétrica ou híbrida, embora em curtas distâncias e em águas abrigadas, o relatório tenha constatado discrepâncias nas regras específicas sobre ruído e emissões.

O relatório revela também um crescimento do transporte de passageiros na ordem dos dois dígitos em todas as cidades europeias analisadas, sobretudo naquelas que dispõem de bilhética e tarifários integrados com outros modos de transporte urbano, como Londres, Gotemburgo, Genebra ou Bordéus. Este movimento não se verifica apenas na Europa, mas também noutras cidades fora da Europa, como por exemplo Nova Iorque.

O relatório da UITP também constata os custos elevados associados à disponibilização deste serviço público, designadamente no que se refere a infraestruturas e à

---

<sup>21</sup> O estudo é mais abrangente, incluindo águas abrigadas, mas considera-se relevante a sua referência, como instrumento de benchmark.



manutenção destas e das vias de navegação, pelo que a sua sustentabilidade económica está frequentemente associada ao transporte turístico, como é o caso de Veneza e Hamburgo.

Um estudo recente da Comissão Europeia, sobre a digitalização no mercado do transporte em vias navegáveis interiores<sup>22</sup>, inclui um relatório sobre o mercado do transporte fluvial (mercadorias e passageiros) na União Europeia, no período 2014-2017, que confirma que se tem verificado um crescimento assinalável neste mercado, sobretudo ao nível do transporte de passageiros, considerando que este tipo de transporte é um elemento-chave da cadeia logística na Europa e essencial para vários setores económicos europeus.

Conclui igualmente que o transporte em vias navegáveis interiores foi o modo de transporte mais resiliente durante a crise económica em 2009 e em 2010 e contribuiu para resolver o congestionamento rodoviário nos nós urbanos e para enfrentar os desafios da sustentabilidade ambiental, o que poderá justificar que os objetivos de crescimento da Comissão para o transporte em vias navegáveis interiores estejam alinhados com os dos agentes económicos europeus, designadamente tendo em conta diversas posições públicas como a “*Agenda Estratégica*”<sup>23</sup> para o transporte por vias navegáveis interiores”.

## 5. Recolha dos dados e metodologia

A informação sobre a qual assenta o presente relatório foi recolhida através de um questionário enviado a 45 entidades (anexo 1): a Docapesca, as administrações portuárias (6), as câmaras municipais com vias navegáveis interiores onde se afigurava existir transporte regular, de acordo com dados conhecidos (9) e as empresas de transporte de passageiros em vias navegáveis interiores (22) e de mercadorias (7), as quais foram identificadas preliminarmente através de dados disponíveis publicamente, designadamente nos *sites* do INE e no IMT, quanto a ligações e empresas licenciadas para a atividade.

<sup>22</sup> [https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/news/2018-09-20-towards-quality-inland-waterway-transport\\_pl](https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/news/2018-09-20-towards-quality-inland-waterway-transport_pl)

<sup>23</sup> <http://www.inlandnavigation.eu/news/policy/towards-a-strategic-research-agenda-for-inland-waterways-transport/>.

O questionário dirigido aos agentes económicos solicitava informação específica relativa à caracterização da empresa e das diversas linhas de transporte por ela exploradas, abrangendo os anos de 2015 a 2017. A informação solicitada às administrações portuárias e autarquias tinha um carácter mais genérico, uma vez que nestas não existe, na maior parte das situações, histórico de gestão ou supervisão contratual deste tipo de serviços, acrescendo o facto de não existir um registo central nacional relativo a todas as empresas que fazem transporte em vias navegáveis interiores (turístico<sup>24</sup> ou de serviço público), com critérios abrangentes e harmonizados quanto a indicadores operacionais ou outros.

Globalmente, a taxa de resposta foi de 84% (38 respostas), mas, numa análise por tipo de entidade, a taxa de resposta foi de 100% para as administrações portuárias e Docapesca e para as empresas de transporte de mercadorias, 91% para as empresas de transporte de passageiros e 44% para as câmaras municipais.

## **6. Caracterização do transporte de passageiros em vias navegáveis interiores**

O presente relatório de diagnóstico centra-se, assim, no transporte de passageiros em vias navegáveis interiores, considerando o contexto de transferência de competências para os órgãos municipais no domínio do transporte turístico de passageiros e do serviço público de transporte de passageiros regular em vias navegáveis interiores, pelo que a informação foi desagregada ao nível das comunidades intermunicipais (CIM) e das áreas metropolitanas (AM).

A caracterização deste mercado decorre, neste relatório dos dados apresentados pelas entidades questionadas, sendo que o transporte regular é caracterizado de forma mais precisa, atento o facto do mercado do transporte turístico, tal como referido inicialmente, estar sujeito a menos obrigações de reporte.

Tal como referido na secção 5, foram 22 as entidades que receberam o questionário dirigido às empresas de transporte de passageiros em vias navegáveis interiores, das

---

<sup>24</sup> No caso de transporte fluvial turístico, é possível obter a identificação de operadores marítimo-turísticos no registo junto do Turismo de Portugal, mas não é possível identificar as respetivas áreas geográficas de atuação.



quais 20 responderam (taxa de resposta: 91%) e, destas 20, 5 (25%) responderam que não efetuavam serviços de transporte <sup>25</sup> <sup>26</sup>. Assim, a análise apresentada na presente secção assenta essencialmente nas respostas de 15 empresas.

De uma forma global e resumida, a caracterização do setor do transporte de passageiros em vias navegáveis interiores, de acordo com inquérito preliminar, é a seguinte:

- 15** empresas
- 586** empregos
- 27** linhas
- 19,7** passageiros transportados (em milhões, 2017)
- 30%** taxa de crescimento anual média do n.º de passageiros transportados (2015-2017)
- 25,8** volume de negócios (em milhões, 2017)
- 32%** taxa de crescimento anual média do volume de negócios (2015-2017)

### **6.1. As empresas de transporte de passageiros em vias navegáveis interiores**

As 15 empresas acima referidas encontram-se relativamente concentradas em termos territoriais. Assim, a sua repartição geográfica é a seguinte:

---

<sup>25</sup> A Câmara Municipal de Gondomar também recebeu e preencheu o questionário enviado às empresas de transporte fluvial de passageiros. No entanto, como os dados enviados por esta entidade eram idênticos aos dados enviados pela empresa Margem Flamingo, Lda., os mesmos não foram considerados, para evitar duplicações.

<sup>26</sup> Foi ainda obtida informação por parte da Câmara Municipal de Aveiro relativa à empresa que opera a linha da Ria de Aveiro.

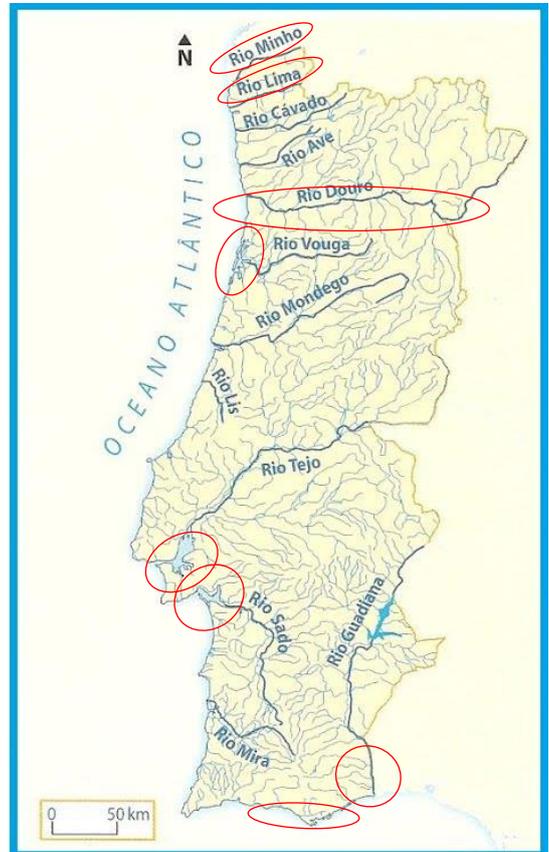
- 1 (6,7%) opera na área geográfica da CIM Alto Minho (CIM-AM).
- 3 (20%) operam na área geográfica da Área Metropolitana do Porto (AMP);
- 1 (6,7%) opera na área geográfica da CIM da Região de Aveiro (CIRA);
- 3 (20%) operam na área geográfica da Área Metropolitana de Lisboa (AML);
- 1 (6,7%) opera simultaneamente nas áreas geográficas da AML e da CIM Alentejo Litoral (CIMAL);
- 6 empresas (40%) operam na área geográfica da competência da CIM Algarve (AMAL).

Antes de mais, será de esclarecer que, quanto à ligação fluvial efetuada no Rio Minho, não foi obtida

informação, por parte de entidades públicas e privadas, precisa e com as mesmas especificações daquela que foi obtida para as restantes ligações. Assim, a referida ligação, não deixando de ser mencionada ao longo do relatório, não terá o mesmo nível de análise das restantes, não sendo contabilizada na maior parte dos indicadores do mercado.

A quase totalidade das empresas (13) estão inscritas no IMT como armadores de tráfego local, para efeitos de aferição dos requisitos ali previstos de acesso à atividade.

Contudo, constata-se que nem todas as empresas têm uma Classificação de Atividade Económica (CAE) associada ao transporte de passageiros. Com efeito, apenas 10 empresas (67%) têm um CAE associado ao transporte de passageiros e/ou aluguer de meios de transporte marítimo e fluvial. As restantes têm um CAE associado a atividades de diversão, restauração ou de consultoria, ou mesmo transporte interurbano em autocarro.



Tal constatação poderá dever-se ao facto de 67% das empresas (10) estar inscrita no Registo Nacional de Agentes de Animação Turística (RNAAT)<sup>27</sup> e tendo como principal atividade a animação turística, ainda que possam, na prática, mesmo que não permitido ao abrigo do seu enquadramento legal, efetuar outras atividades, incluindo o transporte regular de passageiros. Será necessário efetuar, posteriormente, em ação de diagnóstico e/ou fiscalização uma análise pormenorizada, empresa e empresa, para apurar factos mais precisos.

Uma particularidade relevante da informação recolhida consubstancia-se no facto de 5 empresas (33%) declararem fazer atividade de táxi fluvial, um modo de transporte que, apesar de se encontrar previsto genericamente na lei, tal como referido na secção 4.1, não se encontra regulamentado, designadamente, quanto às regras de acesso à atividade e ao mercado<sup>28</sup>.

A AMT recolheu informação relativa ao número de trabalhadores destas empresas, nos anos de 2015, 2016 e 2017, mas, de forma a evitar os desvios associados ao maior recuo da informação fornecida, a análise centra-se no número de trabalhadores a 31 de dezembro de 2017.

Assim, em média, cada uma destas empresas tinha ao seu serviço cerca de 49 trabalhadores<sup>29</sup>, sendo que este número médio dilui diferenças importantes entre as empresas, nomeadamente entre empresas com apenas 2 trabalhadores e empresas com mais de 100 trabalhadores. No entanto, das 12 empresas consideradas em termos deste indicador, 8 delas (67%) têm menos de 20 trabalhadores e, para as empresas que exercem a atividade em regime sazonal, o número de trabalhadores é inferior a 10 e em alguns casos inexistente, o que significa que estas empresas contratam à medida das suas necessidades.

---

<sup>27</sup> Decreto-Lei n.º 108/2009, de 15 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 186/2015, de 3 de setembro, que estabelece as condições de acesso e de exercício da atividade das empresas de animação turística e dos operadores marítimo-turísticos.

<sup>28</sup> É possível que estejamos perante um cenário de serviço público de transporte de passageiros flexível, i.e., “o serviço público de transporte de passageiros explorado de forma adaptada às necessidades dos utilizadores, permitindo a flexibilidade de, pelo menos, uma das seguintes dimensões da prestação do serviço: itinerários, horários, paragens e tipologia de veículo” (alínea f) do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 60/2016, de 8 de setembro).

<sup>29</sup> Não foram consideradas, neste cálculo, as seguintes empresas: Macieira Coelho Investimentos, Lda. e ETAC – Empresa de Transportes António Cunha, SA, por não ter sido possível obter esta resposta por parte destas empresas, e a Hello Boat, Lda., por apenas ter sido criada em 2018.

Foi também solicitada informação relativa ao volume de negócios, nos anos de 2015, 2016 e 2017<sup>30</sup>. Por imperativos de proteção de dados confidenciais ou segredo comercial, este indicador foi analisado quanto à taxa de crescimento anual média do volume de negócios entre 2015 e 2017. Constatou-se um crescimento positivo para todas as empresas da amostra, numa média de 58%. Este aumento está em linha com o incremento, identificado acima, da utilização das vias navegáveis interiores como forma de transporte público, em intermodalidade com o transporte rodoviário e/ou ferroviário e outros sistemas guiados. Tal aumento tem vindo a verificar-se na generalidade em todos os transportes públicos, acompanhando o crescimento da economia portuguesa.

Por outro lado, de acordo com o número de trabalhadores e com os valores do volume de negócios, foi possível apurar que das 15 empresas, 50% podem ser classificadas como micro ou pequenas empresas.

Tal como referido na secção 4.1 relativamente ao enquadramento legal, parte do transporte de passageiros em vias navegáveis interiores<sup>31</sup> ficou inicialmente excluído do RJSPTP (com exceção daquele prestado no Rio Tejo, Rio Sado e Ria de Aveiro, porque enquadrado legalmente ou já contratualizado ao abrigo daquele diploma), pelo que o enquadramento contratual (e legal) dos serviços de transportes existentes é diverso.

Assim, a exploração do serviço público de transporte de passageiros em vias navegáveis interiores faz-se, segundo informação prestada pelas empresas<sup>32 33</sup>:

- Sem contrato (1 empresa; 7,7%);
- Com contrato vitalício (1 empresa; 7,7%);
- Com contrato de serviço público (2 empresas; 15,4%);
- Com contrato de prestação de serviços (1 empresa; 7,7%);
- Com uma autorização (1 empresa; 7,7%);

---

<sup>30</sup> Não foram consideradas, neste cálculo, as seguintes empresas: Margem Flamingo, Lda., ETAC – Empresa de Transportes António Cunha, SA e Silnido – Transportes Fluviais, Lda., por não ter sido possível obter esta resposta por parte destas empresas, e a Hello Boat, Lda., por apenas ter sido criada em 2018.

<sup>31</sup> Designadamente aquele que se desenvolvia na área de jurisdição da Docapesca.

<sup>32</sup> Não foram consideradas, neste cálculo, as seguintes empresas: Três Séculos, Realizações Hoteleiras, Lda., por não ter sido possível obter esta resposta por parte desta empresa, e a Hello Boat, Lda., por apenas ter sido criada em 2018.

<sup>33</sup> Não foi considerado, igualmente, o transporte fluvial do Rio Minho, por ausência de resposta da entidade competente.

- Com contrato de concessão (7 empresas; 53,8%).

## 6.2. As linhas de transporte de passageiros em vias navegáveis interiores

As empresas<sup>34</sup> caracterizadas na subsecção anterior operam 27 linhas de serviço público de transporte de passageiros regular, que, de acordo com o RJSPTP, pode ser definido como “o serviço público de transporte de passageiros explorado segundo itinerários, frequências, horários e tarifas predeterminados, no âmbito do qual podem ser tomados e largados passageiros em paragens previamente estabelecidas”<sup>35</sup>.

Em média, cada empresa opera cerca de 2 linhas, embora esta média seja influenciada por valores mais elevados, uma vez que 9 empresas, das 15 consideradas (60%), apenas exploram uma linha.

A distribuição geográfica das 27 linhas operadas é a seguinte:

- 1 linha localiza-se no Rio Lima, na área de atuação da CIM-AM (3,7%)<sup>36</sup>;
- 3 linhas localizam-se no Rio Douro, na área de atuação da AMP (11,1%);
- 1 linha localiza-se na Ria de Aveiro, na área de atuação da CIRA (3,7%);
- 5 linhas localizam-se no Rio Tejo, na área de atuação da AML (18,5%);
- 2 linhas localizam-se no Rio Sado, na área de atuação simultaneamente da AML e da CIMAL (7,4%);
- 14 linhas localizam-se na Ria Formosa e 1 linha no Rio Guadiana, todas na área de atuação da AMAL (55,6%).

Assim, tal como referido na secção 4, na AMAL operam cerca de 40% das empresas de transporte de passageiros, as quais exploram cerca de 56% das linhas existentes. Ou seja, as empresas que operam na AMAL exploram relativamente mais linhas do que as

---

<sup>34</sup> Das 15 empresas caracterizadas na subsecção 4.1., apenas foram consideradas 14 empresas, uma vez que a Hello Boat Lda. não explora linhas de serviço público de transporte de passageiros regular, apenas faz serviço de táxi fluvial.

<sup>35</sup> Alínea v) do artigo 3.º do RJSPTP, anexo à Lei n.º 52/2015, de 9 de junho.

<sup>36</sup> De recordar que, quanto à ligação fluvial efetuada no Rio Minho, não foi obtida informação, por parte de entidades públicas e privadas, precisa e com as mesmas especificações daquela que foi obtida para as restantes ligações. Assim, a referida ligação não tem, no relatório, o mesmo nível de análise das restantes, não sendo contabilizada na maior parte dos indicadores do mercado.

que operam nas restantes áreas geográficas, o que se pode explicar pelo facto de aí operar a empresa que explora o maior número de linhas, que é a Silnido – Transportes Fluviais, Lda.

67% (18) das linhas são exploradas de forma anual e 33% (9) são exploradas de forma sazonal.

Nas 27 linhas analisadas a nível nacional, foram transportados, durante o triénio 2015-2017, mais de 56 milhões de passageiros, repartidos da seguinte forma:

- 48 milhões de passageiros (85,7%) foram transportados nas 5 linhas no Rio Tejo, pelas empresas Transtejo – Transportes Tejo, Lda. e pela Soflusa – Sociedade Fluvial de Transportes, Lda.;
- Cerca de 4 milhões de passageiros (7,1%) foram transportados na Ria Formosa e Rio Guadiana;
- Cerca de 3 milhões de passageiros (5,8%) foram transportados no Rio Sado;
- Mais de 500 mil passageiros (1%) foram transportados na Ria de Aveiro;
- Cerca de 200 mil passageiros (0,4%) foram transportados no Rio Douro;
- Cerca de 40 mil passageiros (0,07%) foram transportados no Rio Lima<sup>37</sup>.

Uma análise da taxa de crescimento anual média dos passageiros transportados entre 2015 e 2017 mostra um aumento deste indicador para todas as empresas, com exceção de uma empresa que opera na Ria Formosa e da empresa que opera na Ria de Aveiro. Os aumentos mais relevantes ocorreram no Rio Douro.

As 27 linhas são exploradas recorrendo à utilização de 72 embarcações<sup>38</sup>, cuja idade média é de cerca de 26 anos e o combustível utilizado é o gasóleo, com a seguinte repartição geográfica:

- 3 embarcações (4,2%) na área de competência da CIM-AM;
- 5 embarcações (6,9%) na área de competência da AMP;
- 28 embarcações (38,9%) na área de competência da AML;

---

<sup>37</sup> No caso do Rio Minho, o INE contabiliza o transporte de cerca de 125 mil passageiros em 2017, o que representa menos de 1% do mercado nacional de transporte de passageiros por via fluvial.

<sup>38</sup> Não foram consideradas, neste cálculo, as seguintes empresas: ETAC – Empresa de Transportes António Cunha, S.A., por não ter sido possível obter esta resposta relativa a esta empresa, e a Hello Boat, Lda., por apenas ter sido criada em 2018.

- 4 embarcações (5,6%) na área de competência da AML e da CIMAL;
- 32 embarcações (44,4%) na área de competência da AMAL.

No que se refere a tarifas, a maior parte dos operadores dispõe de tarifários previamente fixados e publicados, tendo-se constatado a existência de tarifas diferentes para percursos idênticos, em tempo de viagem e distância percorrida, facto este que poderá estar relacionado com os custos de exploração, designadamente ao nível do tipo e da idade das embarcações utilizadas em cada serviço em concreto.

De uma forma global, os cais utilizados por 9 empresas<sup>39</sup> (69,2%) não são infraestruturas próprias, pertencendo à respetiva administração portuária ou à Docapesca. Por outro lado, 53% das empresas paga, àquelas entidades, uma taxa para utilização da infraestrutura nos cais de embarque e desembarque.

Nos cais de embarque e desembarque, 80% das empresas têm acessos para pessoas com mobilidade reduzida e 66% têm bilheteiras guarnecidas com pessoal para a venda de títulos.

Quanto à disponibilização de meios de reclamação, constatou-se que apenas 27% das 15 empresas em análise enviam as suas reclamações para a AMT, sendo que as restantes 73% enviam para outras entidades, nomeadamente, ASAE, IMT e Turismo de Portugal. Tal poderá dever-se ao facto de as fronteiras entre o que se considera atividade de transporte turístico e a atividade de serviço público de transporte de passageiros serem ténues e variáveis, e, frequentemente, a sua classificação e consequente distinção remeter para uma classificação formal, aquando do registo na atividade, e não para o serviço efetivamente prestado. Ou seja, será possível – mesmo que não enquadrado - que uma empresa possa estar registada como agente de animação marítimo-turística mas, na prática, efetuar, de facto, um transporte de passageiros com todas as características de transporte público regular. Ainda assim, tendo em conta a sua classificação formal, enviará as respetivas reclamações para o Turismo de Portugal e não para a AMT.

---

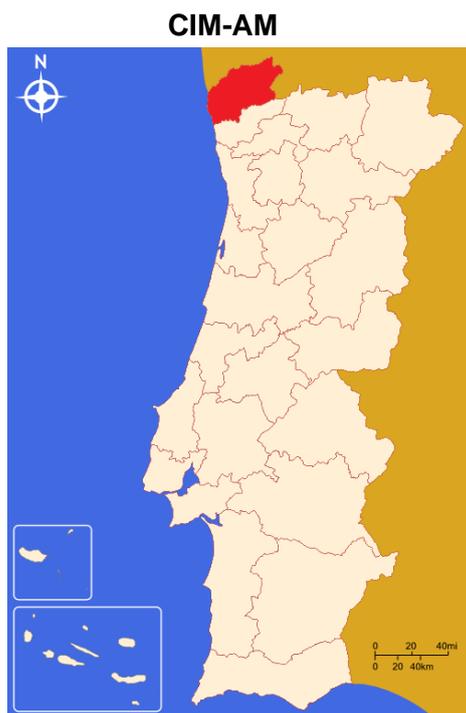
<sup>39</sup> Não foram consideradas, neste cálculo, as seguintes empresas: Margem Flamingo, Lda., ETAC – Empresa de Transportes António Cunha, S.A. e Silnido – Transportes Fluviais, Lda., por não ter sido possível obter esta resposta por parte destas empresas, e a Hello Boat, Lda., por apenas ter sido criada em 2018.

## 7. Caracterização das empresas de transporte de passageiros em vias navegáveis interiores

### 7.1. CIM Alto Minho - Região Norte

Para análise da informação recolhida, as diferentes empresas que responderam ao questionário e que prestam o serviço de transporte de passageiros foram agrupadas por CIM em função do local onde esse serviço é prestado.

A CIM-AM engloba os 10 municípios seguintes: Arcos de Valdevez, Caminha, Melgaço, Monção, Paredes de Coura, Ponte da Barca, Ponte do Lima, Valença, Viana do Castelo e Vila Nova de Cerveira. Tem uma área territorial<sup>40</sup> de 2 210 km<sup>2</sup> e uma população residente de 230 954 habitantes<sup>41</sup>.



40

[https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine\\_indicadores&indOcorrCod=0008350&xlang=pt&contexto=bd&selTab=tab2](https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_indicadores&indOcorrCod=0008350&xlang=pt&contexto=bd&selTab=tab2)

41

[https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine\\_indicadores&contexto=pi&indOcorrCod=0008273&selTab=tab0](https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_indicadores&contexto=pi&indOcorrCod=0008273&selTab=tab0)



O rio Minho é um rio internacional que nasce a uma altitude de 750 m na serra de Meira, na Comunidade Autónoma da Galiza e percorre cerca de 340 km até desaguar no oceano Atlântico, a sul da localidade da Guarda e a norte de Caminha.

O rio Lima é um curso de água internacional que atravessa o Alto Minho, no Norte de Portugal e que nasce a uma altitude de 975 m no monte Talarinho, na província de Ourense, na Galiza, Espanha.

### **7.1.1. Serviço regular de transporte público de passageiros**

#### **7.1.1.1. Constatações relativas a elementos da atividade das empresas**

- Após análise e tratamento da informação solicitada, constatou-se que existe uma única empresa – Irmãos Portela - Circuitos Turísticos, Fluviais, Lda.– que se encontra a operar há 34 anos no rio Lima, em território abrangido pela CIM-AM.

**Tabela 1. Caracterização da empresa que opera na CIM-AM**

<b>Designação social</b>	<b>Irmãos Portela - Circuitos Turísticos, Fluviais, Lda.</b>
<b>NUTS3</b>	CIM-Alto Minho
<b>Sede da empresa</b>	Porto
<b>CAE principal</b>	93294
<b>Designação do CAE principal</b>	Outras atividades de diversão e recreativas, n.e.
<b>Inscrito como armador de tráfego local no IMT</b>	Sim
<b>Entidade emissora da licença de acesso à atividade</b>	IPTM
<b>Atividade marítimo-turística</b>	Sim
<b>Serviço de táxi fluvial</b>	Não
<b>N.º de trabalhadores a 31.12.2017</b>	2
<b>Taxa de crescimento anual média do volume de negócios entre 2015 e 2017</b>	49,3%

- A empresa para além de realizar o serviço público regular de transporte de passageiros, disponibiliza também um serviço de transporte marítimo-turístico.
- A empresa encontra-se registada no IMT como operador de tráfego local, possuindo uma licença atribuída pelo ex-IPTM.
- O CAE remete para uma atividade sem qualquer relação com a atividade de transporte de passageiros por vias navegáveis interiores.

- Considerando o número de colaboradores e o valor do balanço a 31 de dezembro de 2017, pode classificar-se esta empresa como uma microempresa<sup>42</sup>.
- Para o período em análise (2015 a 2017), a taxa de crescimento anual média do volume de negócios foi 49,3%.

Como anteriormente referido, foi também solicitada informação à Câmara Municipal de Caminha, no sentido de obter os dados relativos à exploração da linha fluvial internacional entre Caminha e A Guarda (Espanha), no rio Minho, realizada por uma empresa municipal.

No entanto, não foi possível obter informação desagregada por parte daquela entidade, e, como tal, não obstante a importância relativa desta linha<sup>43</sup>, não foram incluídos dados mais específicos relativamente a esta empresa e à respetiva linha no presente relatório, o qual se baseia, sobretudo, em informação reportada pelas empresas ou por entidades públicas.

#### **7.1.1.2. Constatações relativas à exploração do serviço público de transporte de passageiros regular**

- Para a linha fluvial de serviço público de transporte de passageiros regular no Rio Lima, estão definidos horários para dias úteis, fins de semana e feriados, os quais podem ser desdobrados de acordo com o fluxo de passageiros.
- A empresa tem um *site* para disponibilização de informação, incluindo os respetivos horários<sup>44</sup>.
- O serviço público de transporte de passageiros regular é prestado em regime sazonal (de maio a outubro), entre as duas margens do rio Lima, e consiste em travessias entre a Praia do Cabedelo, e a Praça da Liberdade, em Viana do Castelo.
- A extensão e duração de cada travessia são de 2 km e 5-7 min, respetivamente.

---

<sup>42</sup> Empresa que emprega menos de 10 pessoas e cujo volume de negócios anual e / ou balanço total anual não excede 2 milhões de euros.

<sup>43</sup> De acordo com os dados divulgados pelo INE, esta linha representa, no triénio em análise, cerca de 89% dos passageiros transportados por via fluvial na CIM-AM.

<sup>44</sup> <http://passeiofluvial.com/precario/>.

- São cobradas tarifas simples e diferenciadas por criança (0,8 euros) e por adulto (1,5 euros).
- Esta empresa não tem um contrato para explorar este serviço e não estão definidas obrigações de serviço público.

**Tabela 2. Caracterização da exploração do serviço público de transporte de passageiros regular na CIM-AM (1)**

Designação social	Irmãos Portela - Circuitos Turísticos, Fluviais, Lda.
N.º de linhas exploradas em serviço público regular	1
Designação das linhas exploradas em serviço público regular	Viana do Castelo-Darque
Localização onde se realiza a exploração	Lima
Extensão da travessia (km)	2
Duração da travessia (minutos)	5-7
Regime de exploração	Sazonal
Horários definidos	Sim
Tipo de contrato de exploração a 31.12.2017	Não tem
Data de início do contrato/exploração-Data de fim do contrato	1985-...
Designação da entidade concedente	--

**Tabela 3. Caracterização da exploração do serviço público de transporte de passageiros regular na CIM-AM (2)**

<b>Designação social</b>	<b>Irmãos Portela - Circuitos Turísticos, Fluviais, Lda.</b>
<b>Obrigações de serviço público</b>	Não
<b>Compensações financeiras</b>	Não
<b>Várias tarifas</b>	Sim
<b>Bilheteiras guarnecidas com pessoal</b>	--
<b>Máquinas para venda automática de bilhetes</b>	Não
<b>Acessos para pessoas com mobilidade reduzida</b>	Não
<b>Lotação de passageiros das embarcações (com e sem mobilidade reduzida)</b>	12
<b>Passageiros transportados 2015</b>	11500
<b>Passageiros transportados 2016</b>	12900
<b>Passageiros transportados 2017</b>	14100
<b>Total de passageiros transportados no triénio 2015-2017</b>	38500
<b>Taxa de crescimento anual média do número de passageiros transportados entre 2015 e 2017</b>	10,7%
<b>Peso da empresa (em termos do número de passageiros transportados) no total das empresas da CIM</b>	100,0%

- No triénio 2015-2017, a taxa de crescimento anual média de passageiros transportados foi de 10,7%.
- O INE e o IMT não divulgaram informação relativa ao número de passageiros transportados no rio Lima para o triénio em análise.
- Considerando que esta empresa é a única a operar no rio Lima, transporta naturalmente 100% dos passageiros no âmbito do serviço público de transporte de passageiros regular.

No que se refere ao Rio Minho, e de acordo com dados do INE, foram transportados, em 2015, 2016 e 2017, 93 224, 95 354 e 12 5445 passageiros, respetivamente. No triénio 2015-2017, a taxa de crescimento anual média de passageiros transportados foi de cerca de 11%.

**Tabela 4. Caracterização da exploração do serviço público de transporte de passageiros regular na CIM-AM (3)**

Designação social	Irmãos Portela - Circuitos Turísticos, Fluviais, Lda.
N.º de livros de reclamações	2
Entidade a quem são enviadas as reclamações	Turismo de Portugal
Reclamações no triénio 2015-2017	Não
N.º de embarcações	1
Idade média da frota	36
N.º de tripulantes por embarcação	2
Tipo de combustível utilizado	Gasóleo

- Para assegurar o serviço público de transporte de passageiros regular, a empresa Irmãos Portela - Circuitos Turísticos, Fluviais, Lda. utiliza uma embarcação com 36 anos de idade, com uma lotação máxima de 12 pessoas, movida a gasóleo e com um número de tripulantes de 2 pessoas.
- Não é efetuado transporte de veículos, motociclos e bicicletas.

#### **7.1.1.3. Constatções relativas a elementos da infraestrutura existente**

- O embarque e o desembarque são realizados em cais que utilizam pontões flutuantes, existentes em ambas as margens do rio. Do lado de Viana do Castelo, o pontão pertence à APDL e, na margem oposta - praia do Cabedelo -, o pontão pertence à Câmara Municipal de Viana do Castelo. A gestão da infraestrutura é realizada pela própria empresa.
- Não existe acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida.
- Não estão disponíveis bilheteiras guarnecidas com pessoal.
- Não existem máquinas automáticas para venda de bilhetes.
- Encontram-se disponíveis dois livros de reclamações, sendo que estas últimas são enviadas para o Turismo de Portugal. Segundo a empresa, no triénio em análise, não foram recebidas reclamações.

**Tabela 5. Caracterização da infraestrutura utilizada pela empresa que opera na CIM-AM**

Designação social	Irmãos Portela - Circuitos Turísticos, Fluviais, Lda.
Uso de infraestrutura própria	Não
Entidade proprietária/gestora da infraestrutura	APDL e Câmara de Viana do Castelo / Irmãos Portela
Entidade proprietária da infraestrutura ≠ da entidade gestora da infraestrutura	Sim
Tipo de contratação da infraestrutura	--

#### **7.1.2. Serviço marítimo-turístico de transporte de passageiros**

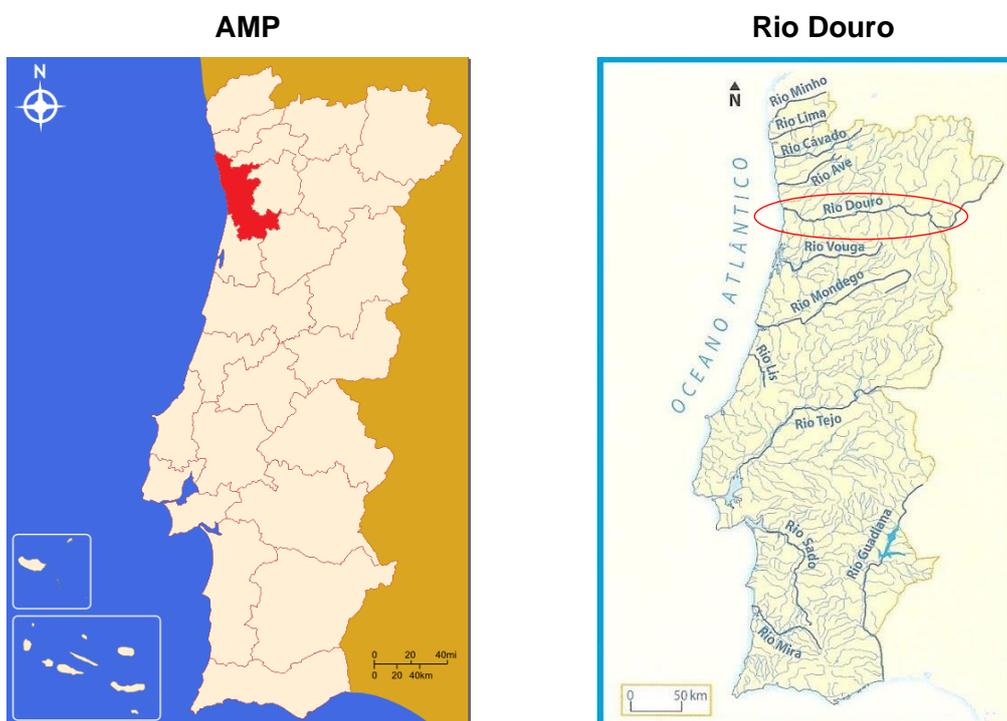
Importa referir os dados transmitidos pelas entidades consultadas quanto ao transporte turístico:

- O transporte marítimo-turístico realizado pela empresa Irmãos Portela - Circuitos Turísticos, Fluviais, Lda. é assegurado por 2 embarcações, uma com 25 anos e outra com 49, com lotação máxima de 33 e 88 lugares, respetivamente, e o combustível utilizado é o gasóleo.
- São cobradas tarifas de acordo com o percurso e a idade dos passageiros. Para o percurso com uma extensão de entre 12 a 15 km e com uma duração de 40 min é cobrada uma tarifa de 7,5 euros por adulto e de 4 euros por criança. Para o percurso de 25 km e com uma duração de 1h30, a empresa cobra uma tarifa de 13,5 euros por adulto e de 8,5 euros por criança.

No caso do Rio Minho, atenta a informação disponibilizada no sítio da internet da empresa, verifica-se que são publicitados tarifários para passageiros e veículos, sendo cobrada uma tarifa de 2,5 euros para passageiros e entre 2 e 9 euros para veículos.

## 7.2. Área Metropolitana do Porto - Região Norte

A AMP situa-se no Litoral Norte e é composta por 17 municípios: Póvoa do Varzim, Santo Tirso, Vila do Conde, Trofa, Maia, Matosinhos, Valongo, Paredes, Porto, Gondomar, Vila Nova de Gaia, Espinho, Santa Maria da Feira, Arouca, São João da Madeira, Oliveira de Azeméis e Vale de Cambra. Tem uma área territorial de 2 041 km<sup>2</sup> e uma população<sup>45</sup> residente de 1,7 milhões de habitantes.



O rio Douro nasce nos picos da Serra de Urbión, na província espanhola de Sória, a 2 160 metros de altitude, e atravessa o norte de Portugal até a sua foz junto às cidades do Porto e Vila Nova de Gaia, sendo o terceiro rio mais extenso da Península Ibérica.

### 7.2.1. Serviço regular de transporte público de passageiros

#### 7.2.1.1. Constatações relativas a elementos da atividade das empresas

Foram solicitadas informações a 5 empresas (Menino do Douro - Unipessoal, Lda., Três Séculos - Realizações Hoteleiras, Lda., Margem Flamingo, Lda., Pinto Moreira,

<sup>45</sup>

[https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine\\_indicadores&contecto=pi&indOcorrCod=0008273&selTab=tab0](https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_indicadores&contecto=pi&indOcorrCod=0008273&selTab=tab0).

Transportes e Serviços, Lda. e Câmara Municipal de Gondomar) que exploram o serviço público de transporte de passageiros regular, tendo sido obtidas informações apenas de 3 empresas, dado que uma respondeu que não faz transporte de passageiros nem de mercadorias (Pinto Moreira, Transportes e Serviços, Lda.) e a Câmara Municipal de Gondomar remeteu para uma das empresas respondentes (Margem Flamingo, Lda.).

**Tabela 6. Caracterização das empresas que operam na AMP**

Designação social	Menino do Douro - Unipessoal, Lda.	Três Séculos - Realizações Hoteleiras, Lda.	Margem Flamingo, Lda.
NUTS3	AMP	AMP	AMP
Sede da empresa	Porto	Porto	Porto
CAE principal	50300	56107	93293
Designação do CAE principal	Transportes de passageiros por vias navegáveis interiores	Restaurantes, n.e. (inclui atividades de restauração em meios móveis)	Organização de atividades de animação turística
Inscrito como armador de tráfego local no IMT	Sim	Sim	Sim
Entidade emissora da licença de acesso à atividade	IMT	IMT	IMT
Atividade marítimo-turística	Não	Sim	Sim
Serviço de táxi fluvial	Sim	Sim	Sim
N.º de trabalhadores a 31.12.2017	3	7	2
Taxa de crescimento anual média do volume de negócios entre 2015 e 2017	3,3%	217,3%	--

- Todas as empresas desenvolvem atividade no âmbito do serviço público de transporte de passageiros regular.

- Todas as empresas desenvolvem atividade de serviço de táxi fluvial e duas empresas referem realizar atividade no âmbito do transporte marítimo-turístico.
- Todas as empresas encontram-se registadas no IMT como operadores de tráfego local, possuindo a respetiva licença.
- A classificação da atividade principal (CAE) das empresas Três Séculos – Realizações Hoteleiras, Lda. e Margem Flamingo, Lda. remete para uma atividade sem qualquer relação com a atividade de serviço público de transporte de passageiros regular por vias navegáveis interiores. Apenas a empresa Menino do Douro – Unipessoal, Lda. tem como atividade principal esse serviço.
- As três empresas<sup>46</sup> em questão inserem-se na categoria de microempresa.
- As empresas Menino do Douro – Unipessoal, Lda. e Três Séculos – Realizações Hoteleiras, Lda. apresentam, no período em análise, uma taxa de crescimento anual média do volume de negócios de 3,3% e 217,3%, respetivamente.

#### **7.2.1.2. Constatações relativas à exploração do serviço público de transporte de passageiros regular**

- Cada uma das três empresas explora uma linha de transporte em via navegável interior, em diferentes localizações das margens do rio Douro, em regime de exploração anual.
- As empresas Menino do Douro - Unipessoal, Lda. e Três Séculos - Realizações Hoteleiras, Lda. aplicam uma tarifa única nos seus percursos. Estas empresas apresentam uma duração do percurso idêntica, mas as respetivas distâncias são diferentes (398m e 240m, respetivamente), assim como o são as respetivas tarifas. A empresa que percorre uma distância mais curta aplica uma tarifa mais elevada, o que poderá estar associado ao tipo de embarcações utilizado, com impacto nos custos.
- Todas as empresas têm horários definidos e publicitados.

---

<sup>46</sup> A empresa Margem Flamingo, Lda. não apresentou dados relativos à totalidade da informação operacional, por considerar que não desenvolve uma atividade comercial.



- A empresa Margem Flamingo, Lda. presta um serviço gratuito ao passageiro, ou seja, segundo a empresa, não é cobrada qualquer tarifa a bordo.
- A empresa Menino do Douro - Unipessoal, Lda. declarou possuir um contrato vitalício para explorar o serviço regular na linha entre Vila Nova de Gaia e Porto e a empresa Margem Flamingo, Lda. tinha, à data da prestação da informação, um contrato de prestação de serviços com o Município de Gondomar, o qual incluía a definição de obrigações de serviço público e de compensações financeiras<sup>47</sup>.

---

<sup>47</sup> A empresa Três Séculos - Realizações Hoteleiras, Lda. não respondeu relativamente à forma de contratualização da prestação do serviço.

**Tabela 7. Caracterização da exploração do serviço público de transporte de passageiros regular na AMP (1)**

<b>Designação social</b>	<b>Menino do Douro - Unipessoal, Lda.</b>	<b>Três Séculos - Realizações Hoteleiras, Lda.</b>	<b>Margem Flamingo, Lda.</b>
<b>N.º de linhas exploradas em serviço público regular</b>	1	1	1
<b>Designação das linhas exploradas em serviço público regular</b>	Porto - Vila Nova de Gaia	Vila Nova de Gaia - Porto	Marina Melres - Praia Lomba
<b>Localização onde se realiza a exploração</b>	Douro	Douro	Douro
<b>Extensão da travessia (km)</b>	0,4	0,24	0,8
<b>Duração da travessia (minutos)</b>	4	4	15
<b>Regime de exploração</b>	Anual	Anual	Anual
<b>Horários definidos</b>	Sim	Sim	Sim
<b>Tipo de contrato de exploração a 31.12.2017</b>	Contrato vitalício	--	Prestação de serviço
<b>Data de início do contrato/exploração-Data de fim do contrato</b>	--	--	23/03/2018 a 23/03/2019
<b>Designação da entidade concedente</b>	APDL	--	Município de Gondomar

**Tabela 8. Caracterização da exploração do serviço público de transporte de passageiros regular na AMP (2)**

Designação social	Menino do Douro - Unipessoal, Lda.	Três Séculos - Realizações Hoteleiras, Lda.	Margem Flamingo, Lda.
Obrigações de serviço público	--	--	Sim
Compensações financeiras	--	--	Sim
Várias tarifas	Não	Não	Grátis
Bilheteiras guarnecidas com pessoal	Sim	Sim	Não
Máquinas para venda automática de bilhetes	Não	Não	Não
Acessos para pessoas com mobilidade reduzida	Sim	Sim	Sim
Lotação de passageiros das embarcações (com e sem mobilidade reduzida)	--	28	2
Passageiros transportados 2015	30388	--	552
Passageiros transportados 2016	25122	9882	1590
Passageiros transportados 2017	36729	105914	1910
Total de passageiros transportados no triénio 2015-2017	92239	115796	4052
Taxa de crescimento anual média do número de passageiros transportados entre 2015 e 2017	9,9%	227,4%	86,0%
Peso da empresa (em termos do número de passageiros transportados) no total das empresas da CIM	43,5%	54,6%	1,9%



- Verificou-se um acréscimo significativo do número de passageiros em todas as travessias durante o triénio.
- Quanto a passageiros transportados no Rio Douro:
  - Para 2015, 2016 e 2017, o INE divulgou que foram transportados, respetivamente, 30 456, 14 319 e 151 367 passageiros, dados que não são coincidentes com os agora reportados pelas empresas: 30 940, 36 594 e 144 553 passageiros transportados, respetivamente;
  - Em 2017, os números de passageiros transportados divulgados pelo IMT, com base no reporte dos armadores de tráfego local, foram de 105 914 e 36 729, nas linhas regulares entre Porto e Vila Nova de Gaia e Lordelo do Douro e Vila Nova de Gaia, respetivamente.
  - Para os anos de 2015 e 2016, o IMT não divulgou dados relativos ao número de passageiros transportados.
- A empresa Três Séculos - Realizações Hoteleiras, Lda. foi a que apresentou, no triénio em análise, a maior taxa de crescimento anual média dos passageiros transportados (227,4%). Foi também a empresa que apresentou, no mesmo período, uma taxa de crescimento anual média do volume de negócios mais elevada (217%), variações essas que muito provavelmente estarão relacionadas entre si.
- Quanto a embarcações utilizadas:
  - Para assegurar as travessias, estas empresas utilizam embarcações com idades médias entre os 3 e os 51 anos, com motor a gasóleo e com tripulações de entre 2 a 3 pessoas;
  - As embarcações da empresa Três Séculos - Realizações Hoteleiras, Lda. têm uma lotação máxima de 28 passageiros e a embarcação da empresa Margem Flamingo, Lda tem uma lotação máxima de 2 passageiros<sup>48</sup>.
  - Nenhuma empresa declarou efetuar transporte de veículos e motociclos, com exceção da empresa Margem Flamingo, Lda., que efetua transporte de bicicletas.

---

<sup>48</sup> A empresa Menino do Douro - Unipessoal, Lda. não apresentou a lotação máxima das suas embarcações.

**Tabela 9. Caracterização da exploração do serviço público de transporte de passageiros regular na AMP (3)**

Designação social	Menino do Douro - Unipessoal, Lda.	Três Séculos - Realizações Hoteleiras, Lda.	Margem Flamingo, Lda.
N.º de livros de reclamações	1	2	1
Entidade a quem são enviadas as reclamações	ASAE	ASAE	--
Reclamações no triénio 2015-2017	Sim	Sim	Não
N.º de embarcações	2	2	1
Idade média da frota	51	3	27
N.º de tripulantes por embarcação	2-3	2	2
Tipo de combustível utilizado	Gasóleo	Gasóleo corado	Gasóleo

- As empresas Três Séculos - Realizações Hoteleiras, Lda. e Menino do Douro - Unipessoal, Lda. possuem livro de reclamações e indicaram que estas últimas são enviadas para a Autoridade para Segurança Alimentar e Económica (ASAE)<sup>49</sup>.

<sup>49</sup> A empresa Margem Flamingo, Lda. indicou disponibilizar livro de reclamações, mas não indicou se recebeu reclamações no período em análise e a quem as envia.

### 7.2.1.3. Constatções relativas a elementos da infraestrutura existente

**Tabela 10. Caracterização da infraestrutura utilizada pelas empresas que operam na AMP**

Designação social	Menino do Douro - Unipessoal, Lda.	Três Séculos - Realizações Hoteleiras, Lda.	Margem Flamingo, Lda.
Uso de infraestrutura própria	Não	Não	Sim (lado marina)
Entidade proprietária/gestora da infraestrutura	APDL / APDL	APDL / Três Séculos	Margem da Marina - Margem flamingo / Margem flamingo Margem da Praia - APDL / APDL
Entidade proprietária da infraestrutura ≠ da entidade gestora da infraestrutura	Não	Sim	Não
Tipo de contratação da infraestrutura	De utilidade pública há mais de 100 anos	Concessão APDL	Concessão APDL

- Apenas a empresa Margem Flamingo, Lda. utiliza uma infraestrutura própria, do lado da marina. As restantes empresas utilizam infraestruturas pertencentes à APDL, através de um contrato de concessão, tal como declarado por estas.
- Todos os terminais de embarque e desembarque têm acessibilidades para pessoas com mobilidade reduzida.
- Não existem máquinas de venda automática de bilhetes.
- As empresas Três Séculos - Realizações Hoteleiras, Lda. e Menino do Douro - Unipessoal, Lda. disponibilizam bilheteiras guarnecidas com pessoal, sendo que esta última empresa apenas a disponibiliza numa das margens, no Cais do Ouro, no Porto.

### 7.2.2. Serviço marítimo-turístico de transporte de passageiros

As empresas Três Séculos - Realizações Hoteleiras, Lda e Margem Flamingo, Lda declararam efetuar transporte marítimo-turístico fluvial no Rio Douro.

No entanto, a APDL não apresentou dados especificados sobre a totalidade do transporte de âmbito turístico efetuado no Rio Douro.

De qualquer modo importará referir, a título preliminar, que segundo informação pública da APDL<sup>50</sup>, em 2017 registou-se um movimento de 1,2 milhões de turistas nas embarcações que cruzam o rio Douro, o que representa um aumento de 35% face ao ano anterior e de 78% face a 2015, correspondente a mais 570 mil turistas. Aquela informação refere ainda que percorreram a Via Navegável do Douro 149 embarcações, pertencentes a 61 operadores.

Contudo, este transporte de passageiros, de carácter eminentemente turístico, encontra-se sujeito a regras próprias constantes do Decreto Lei n.º 83/2015, de 21 de maio, e do Decreto-Lei n.º 344-A/98, de 6 de novembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 29-A/2011, de 1 de março, tanto no acesso ao mercado e infraestrutura, como na fixação de tarifários, afigurando-se que as suas especificidades justificam a sua não inclusão, por ora, no presente relatório, sem prejuízo de aprofundamento posterior da informação.

Será necessário compatibilizar estas normas legais com o Decreto-Lei n.º 58/2019, de 30 de abril, que estipula a competência de autoridades de transportes locais para emitir regulamentação sobre os efeitos da atividade de transporte turístico de passageiros em via navegável interior na área geográfica sob sua jurisdição, nomeadamente quanto à localização dos espaços destinados à tomada e largada de passageiros, de forma a evitar sobreposição de competências.

Ou seja, a descentralização de competências para as autarquias, quanto a transporte de passageiros por vias navegáveis interiores de carácter turístico, estará, na generalidade, excepcionada por este diploma legal.

### **7.3. Região de Aveiro - Região Centro**

A CIRA situa-se na Região Centro e engloba os seguintes 11 municípios: Águeda, Albergaria-a-Velha, Anadia, Aveiro, Estarreja, Ílhavo, Oliveira do Bairro, Ovar, Murtosa, Sever do Vouga e Vagos. Tem uma área territorial<sup>51</sup> de 1693 km<sup>2</sup> e uma população residente de 362 100 habitantes<sup>52</sup>.

---

<sup>50</sup> <https://www.dn.pt/dinheiro/interior/rio-douro-com-12-milhoes-de-turistas-em-2017-9264915.html>.

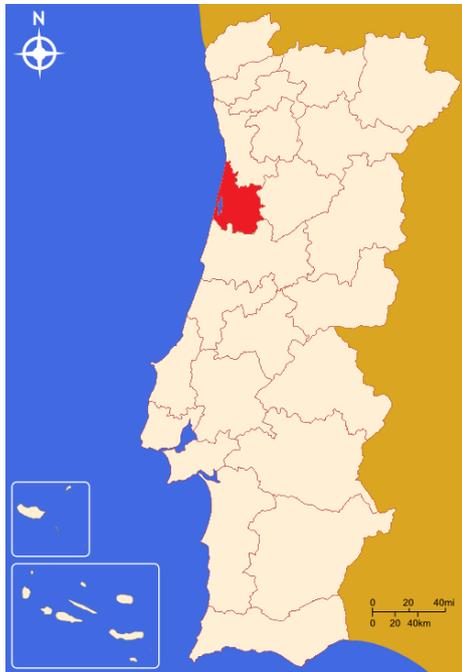
<sup>51</sup>

[https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine\\_indicadores&indOcorrCod=0008350&xlang=pt&contexto=bd&selTab=tab2](https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_indicadores&indOcorrCod=0008350&xlang=pt&contexto=bd&selTab=tab2).

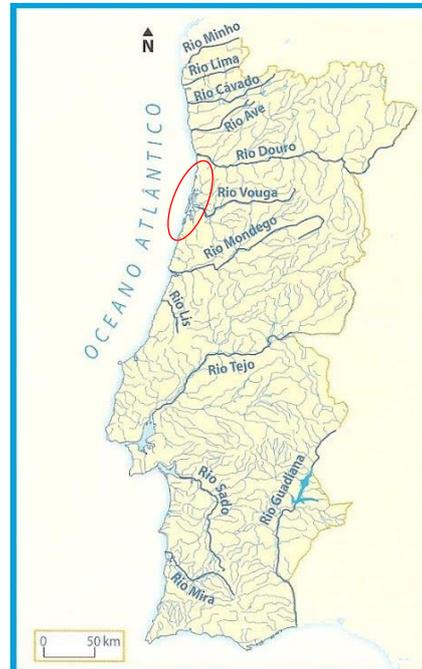
<sup>52</sup>

[https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine\\_indicadores&contexto=pi&indOcorrCod=0008273&selTab=tab0](https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_indicadores&contexto=pi&indOcorrCod=0008273&selTab=tab0).

### CIRA



### Ria de Aveiro



A ria de Aveiro, ou foz do Vouga, estende-se pelo interior do território português, paralelamente ao mar, numa distância de 45 km e numa largura máxima de 11 km, no sentido este-oeste de Ovar a Mira. No seu entorno, localizam-se Aveiro, Ílhavo, Gafanha da Nazaré, Estarreja, Ovar, Murto, Vagos e Mira.

#### 7.3.1. Serviço público de transporte de passageiros regular

##### 7.3.1.1. Constatções relativas a elementos da atividade das empresas

- A empresa ETAC - Empresa de Transportes António Cunha S.A.<sup>53</sup> é a empresa que explora o serviço público de transporte de passageiros regular, na ria de Aveiro, na travessia entre Ílhavo e Aveiro<sup>54</sup>.
- Esta empresa é titular de um contrato de concessão que integra a rede urbana de transporte por modo rodoviário e fluvial, designada Aveiro-Bus, rede intermodal de

<sup>53</sup> Na análise desta empresa foram utilizados os dados/informações disponibilizados pelo Município de Aveiro, pelo INE (Inquérito ao Transporte fluvial de Passageiros e Veículos) e no site da Aveiro-Bus.

<sup>54</sup> Além de passageiros, transporta ainda veículos e motocicletas.



Aveiro, sendo utilizados títulos de transporte ocasionais e de utilização frequente (passes), comuns aos dois modos de transporte.

- A atividade principal (CAE) desta empresa está relacionada com o transporte interurbano de passageiros em autocarro.
- A exploração do serviço público de transporte de passageiros regular em via navegável interior está subconcessionada à empresa Socarfer – Transportes e Serviços Integrados, S.A., o que poderá explicar o facto de a ETAC não estar inscrita enquanto armador de tráfego local, junto do IMT.
- Não foi possível apurar dados relativamente à taxa de crescimento anual média do volume de negócios no triénio em análise, sendo que o acompanhamento da execução contratual, neste caso específico, decorre paralelamente à presente análise.

**Tabela 11. Caracterização da empresa que opera na CIRA**

<b>Designação social</b>	<b>ETAC - Empresa de Transportes António Cunha, S.A.</b>
<b>NUTS3</b>	CIM-Região de Aveiro
<b>Sede da empresa</b>	Coimbra
<b>CAE principal</b>	49391
<b>Designação do CAE principal</b>	Transporte interurbano em autocarro
<b>Inscrito como armador de tráfego local no IMT</b>	Não
<b>Entidade emissora da licença de acesso à atividade</b>	APA
<b>Atividade marítimo-turística</b>	Não
<b>Serviço de táxi fluvial</b>	Não
<b>N.º de trabalhadores a 31.12.2017</b>	--
<b>Taxa de crescimento anual média do volume de negócios entre 2015 e 2017</b>	--

**7.3.1.2. Constatações relativas à exploração do serviço público de transporte de passageiros regular**

- A empresa ETAC - Empresa de Transportes António Cunha S.A. explora uma linha de transporte em via navegável interior, entre Ílhavo (forte da barra) e Aveiro (S. Jacinto), em regime de exploração anual.

- A travessia é de 1,5 km, com uma duração de 15 minutos, e realiza-se mediante horários pré-definidos publicitados<sup>55</sup>.
- Esta empresa tem um contrato de concessão com a Câmara Municipal de Aveiro, para explorar o serviço público de transporte de passageiros regular entre Ílhavo e Aveiro, no qual estão definidas obrigações de serviço público e compensações financeiras.

**Tabela 12. Caracterização da exploração do serviço público de transporte de passageiros regular na CIRA (1)**

Designação social	ETAC - Empresa de Transportes António Cunha, S.A.
N.º de linhas exploradas em serviço público regular	1
Designação das linhas exploradas em serviço público regular	Forte da Barra - S. Jacinto
Localização onde se realiza a exploração	Ria Aveiro
Extensão da travessia (km)	1,5
Duração da travessia (minutos)	15
Regime de exploração	Anual
Horários definidos	Sim
Tipo de contrato de exploração a 31.12.2017	Concessão
Data de início do contrato/exploração-Data de fim do contrato	--
Designação da entidade concedente	Município de Aveiro

<sup>55</sup> [http://www.aveirobus.pt/sites/default/files/horarios/aveiro\\_bus\\_paragem - horario\\_linha\\_297x297\\_l13\\_1707.pdf](http://www.aveirobus.pt/sites/default/files/horarios/aveiro_bus_paragem_-_horario_linha_297x297_l13_1707.pdf).

**Tabela 13. Caracterização da exploração do serviço público de transporte de passageiros regular na CIRA (2)**

<b>Designação social</b>	<b>ETAC - Empresa de Transportes António Cunha, S.A.</b>
<b>Obrigações de serviço público</b>	Sim
<b>Compensações financeiras</b>	Sim
<b>Várias tarifas</b>	Sim
<b>Bilheteiras guarnecidas com pessoal</b>	Não
<b>Máquinas para venda automática de bilhetes</b>	Não
<b>Acessos para pessoas com mobilidade reduzida</b>	Sim
<b>Lotação de passageiros das embarcações (com e sem mobilidade reduzida)</b>	37-112
<b>Passageiros transportados 2015</b>	186117
<b>Passageiros transportados 2016</b>	199093
<b>Passageiros transportados 2017</b>	157119
<b>Total de passageiros transportados no triénio 2015-2017</b>	542329
<b>Taxa de crescimento anual média do número de passageiros transportados entre 2015 e 2017</b>	-8,1%
<b>Peso da empresa (em termos do número de passageiros transportados) no total das empresas da CIM</b>	100,0%

- A empresa possui três embarcações, embora atualmente apenas estejam disponíveis duas, uma com capacidade para 112 passageiros e outra para 37 passageiros. A terceira, com capacidade para 80 passageiros, encontra-se imobilizada. A embarcação no ativo com maior capacidade de transporte de passageiros tem também capacidade para transporte de 16 veículos ligeiros.

**Tabela 14. Caracterização da exploração do serviço público de transporte de passageiros regular na CIRA (3)**

Designação social	ETAC - Empresa de Transportes António Cunha, S.A.
N.º de livros de reclamações	--
Entidade a quem são enviadas as reclamações	--
Reclamações no triénio 2015-2017	--
N.º de embarcações	2
Idade média da frota	--
N.º de tripulantes por embarcação	--
Tipo de combustível utilizado	--

- Quanto a passageiros transportados na ria de Aveiro:
  - Os números de passageiros transportados em 2015, 2016 e 2017, e divulgados pelo INE<sup>56</sup>, foram 186 117, 199 093 e 157 199, respetivamente;

<sup>56</sup> Inquérito ao Transporte Fluvial de Passageiros e Veículos ([https://ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine\\_publicacoes&PUBLICACOESpub\\_boui=320462993&PUBLICACOESema=55488&PUBLICACOESmodo=2](https://ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_publicacoes&PUBLICACOESpub_boui=320462993&PUBLICACOESema=55488&PUBLICACOESmodo=2)).

- O número de passageiros transportados divulgado pelo IMT, para o ano de 2017, foi de 164 245, valor superior em cerca de 4% do valor divulgado pelo INE (157 199);
- Para os anos de 2015 e 2016, o IMT não divulgou dados relativos ao número de passageiros transportados;
- A taxa de crescimento anual média de passageiros transportados durante o triénio 2015-2017, foi de -8,1%.

### 7.3.1.3. Constatções relativas a elementos da infraestrutura existente

- A empresa utiliza, mediante uma licença, uma infraestrutura que é propriedade da Administração do Porto de Aveiro (APA) e gerida pela Câmara Municipal de Aveiro.
- Os terminais de embarque e desembarque têm acessibilidades para pessoas com mobilidade reduzida.

**Tabela 15. Caracterização da infraestrutura utilizada pela empresa que opera na CIRA**

Designação social	ETAC - Empresa de Transportes António Cunha, S.A.
Uso de infraestrutura própria	Não
Entidade proprietária/gestora da infraestrutura	APA / CMAveiro
Entidade proprietária da infraestrutura ≠ da entidade gestora da infraestrutura	Sim
Tipo de contratação da infraestrutura	Alvará

- Não têm máquinas de venda automática de bilhetes.
- Não estão disponíveis bilheteiras guarnecidas com pessoal.



- Segundo informação da empresa, existem livros de reclamações disponíveis nos dois cais.

### **7.3.2. Serviço marítimo-turístico de transporte de passageiros**

Segundo a Câmara Municipal de Aveiro existem dez entidades a operar na ria de Aveiro (anexo G), cujas licenças foram atribuídas por aquela entidade e cuja atividade se enquadra no âmbito do transporte turístico.

Estas empresas utilizam embarcações com uma lotação máxima de 15 a 20 pessoas, usam os canais urbanos e utilizam a infraestrutura ao abrigo de um protocolo que existe entre a Administração da Região Hidrográfica e a Câmara Municipal de Aveiro.

Uma caracterização mais aprofundada destas empresas implicará uma recolha adicional de informação, em posterior ação de supervisão, incluindo informação a recolher junto do Turismo de Portugal e com as entidades locais.

### **7.4. Área Metropolitana de Lisboa (AML)**

A Área Metropolitana de Lisboa (AML) está localizada no centro-sul de Portugal e engloba os seguintes 18 municípios: Alcochete, Almada, Amadora, Barreiro, Cascais, Lisboa, Loures, Mafra, Moita, Montijo, Odivelas, Oeiras, Palmela, Seixal, Sesimbra, Setúbal, Sintra e Vila Franca de Xira. Tem uma área territorial<sup>57</sup> de 3015 km<sup>2</sup> e uma população residente de 2 846 332 habitantes<sup>58</sup>.

---

<sup>57</sup>

[https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine\\_indicadores&indOcorrCod=0008350&xlang=pt&contexto=bd&selTab=tab2](https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_indicadores&indOcorrCod=0008350&xlang=pt&contexto=bd&selTab=tab2).

<sup>58</sup>

[https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine\\_indicadores&contexto=pi&indOcorrCod=0008273&selTab=tab0](https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_indicadores&contexto=pi&indOcorrCod=0008273&selTab=tab0).



O Rio Tejo é o mais extenso da Península Ibérica, nascendo em Espanha e tendo um percurso total de 1 007 km, sendo que a navegação fluvial considerada abrange sobretudo o seu estuário.

O rio Sado nasce a 230m de altitude, na Serra da Vigia, e percorre 180 km até desaguar no oceano Atlântico, perto de Setúbal.

#### **7.4.1. Serviço regular de transporte público de passageiros**

#### **7.4.2. Constatações relativas a elementos da atividade das empresas**

- Foram solicitadas informações a 4 empresas (Soflusa - Sociedade Fluvial de Transportes, S.A., Transtejo - Transportes Tejo, S.A., Hello Boat, Lda., e Atlantic Ferries, S.A.) que exploram o serviço público de transporte de passageiros regular por via fluvial, tendo sido obtidas respostas das 4 empresas, o que corresponde a uma taxa de 100%.
- As empresas Soflusa - Sociedade Fluvial de Transportes, S.A. e Transtejo - Transportes Tejo, S.A. desenvolvem a sua atividade no rio Tejo, sendo que a primeira realiza a travessia Barreiro-Lisboa (Terreiro do Paço) e a segunda realiza as

travessias Montijo-Lisboa (Cais do Sodré), Cacilhas-Lisboa (Cais do Sodré), Seixal-Lisboa (Cais do Sodré) e Trafaria-Porto Brandão-Lisboa (Belém).

- A empresa Atlantic Ferries, S.A., pelo facto de explorar a linha fluvial entre Setúbal e a Península de Tróia, encontra-se sob a jurisdição de duas autoridades de transporte (AML e CIMAL) e desenvolve a sua atividade no rio Sado.
- Duas das três empresas que enviaram os dados têm um CAE principal que diz respeito à atividade de transportes de passageiros por vias navegáveis interiores e uma tem um CAE que diz respeito à atividade de transportes costeiros e locais de passageiros.
- Todas as empresas desenvolvem a sua atividade no âmbito do serviço de transporte de passageiros regular e encontram-se registadas no IMT como operadores de tráfego local e declararam possuir uma licença.
- Duas destas três empresas podem ser classificadas como médias empresas<sup>59</sup> e uma como grande empresa<sup>60</sup>.
- No triénio em análise, a taxa de crescimento anual média do volume de negócios da Soflusa - Sociedade Fluvial de Transportes, S.A., da Transtejo - Transportes Tejo, S.A e da Atlantic Ferries, S.A foi de 30%, 42% e 38%, respetivamente.
- Nenhuma das empresas referida supra disponibiliza um serviço de táxi fluvial e apenas uma desenvolve também uma atividade marítimo-turística.

Uma vez que a empresa Hello Boat, Lda. publicita<sup>61</sup> a prestação de serviço de táxi fluvial, foi solicitada informação à mesma, tendo declarado que iniciou atividade em 2018, não estando por isso em condições de enviar os elementos solicitados, referentes ao período de 2015 a 2017 e, por conseguinte, não foi considerada na presente análise. De qualquer modo, tal como referido inicialmente, importará aprofundar este tipo de serviço, em virtude de o mesmo não se encontrar regulamentado, de forma a caracterizá-lo de forma aprofundada, seja no âmbito do transporte regular ou turístico (em função do serviço efetivamente prestado).

---

<sup>59</sup> Média empresa: empresa que emprega menos de 250 pessoas e com volume de negócios anual que não excede 50 milhões de euros ou balanço total anual não excede 43 milhões de euros.

<sup>60</sup> Grande empresa: empresa que emprega mais de 250 pessoas e com volume de negócios anual superior a 50 milhões de euros ou balanço total anual superior a 43 milhões de euros.

<sup>61</sup> <https://www.helloboat.com/pt/>.

**Tabela 16. Caracterização das empresas que operam na AML**

Designação social	Soflusa - Sociedade Fluvial de Transportes, S.A.	Transtejo - Transportes Tejo, S.A.	Hello Boat, Lda.	Atlantic Ferries, S.A.
<b>NUTS3</b>	AML	AML	AML	AML e CIM-Alentejo Litoral
<b>Sede da empresa</b>	Lisboa	Lisboa	Lisboa	Carvalhal
<b>CAE principal</b>	50102	50300	50102	50300
<b>Designação do CAE principal</b>	Transportes costeiros e locais de passageiros	Transportes de passageiros por vias navegáveis interiores	Transportes costeiros e locais de passageiros	Transportes de passageiros por vias navegáveis interiores
<b>Inscrito como armador de tráfego local no IMT</b>	Sim	Sim	Não	Sim
<b>Entidade emissora da licença de acesso à atividade</b>	IMT	IMT	Turismo de Portugal	IMT
<b>Atividade marítimo-turística</b>	Não	Sim	Sim	Não
<b>Serviço de táxi fluvial</b>	Não	Não	Sim	Não
<b>N.º de trabalhadores a 31.12.2017</b>	139	301	iniciou a atividade em 2018	61
<b>Taxa de crescimento anual média do volume de negócios entre 2015 e 2017</b>	4,5%	8,3%	--	7,2%

#### 7.4.2.1. Constatções relativas à exploração do serviço público de transporte de passageiros regular

**Tabela 17. Caracterização da exploração do serviço público de transporte de passageiros regular na AML (1)**

Designação social	Soflusa - Sociedade Fluvial de Transportes, S.A.	Transtejo - Transportes Tejo, S.A.	Atlantic Ferries, S.A.
N.º de linhas exploradas em serviço público regular	1	4	2
Designação das linhas exploradas em serviço público regular	Barreiro-Terreiro Paço	Montijo-Cais do Sodré Seixal-Cais do Sodré Cacilhas-Cais do Sodré Trafaria-P.Brandão-Belém	Setúbal -Tróia Doca do comércio - Cais Sul Cais 3 - Ponta do Adoxe
Localização onde se realiza a exploração	Tejo	Tejo	Sado
Extensão da travessia (km)	9,3	15 / 8,5 / 2,15 / 4,4	6,5 / 2,8
Duração da travessia (minutos)	20	25 / 20 / 10 / 25	25 / 15
Regime de exploração	Anual	Anual	Anual
Horários definidos	Sim	Sim	Sim
Tipo de contrato de exploração a 31.12.2017	Prestação de serviço público	Prestação de serviço público	Concessão
Data de início do contrato/exploração-Data de fim do contrato	Em apreciação	Em apreciação	08/10/2007 a 07/10/2022
Designação da entidade concedente	Estado	Estado	APSS

**Tabela 18. Caracterização da exploração do serviço público de transporte de passageiros regular na AML (2)**

Designação social	Soflusa - Sociedade Fluvial de Transportes, S.A.	Transtejo - Transportes Tejo, S.A.	Atlantic Ferries, S.A.
Obrigações de serviço público	--	--	Sim
Compensações financeiras	--	--	Não
Várias tarifas	Sim	Sim	Sim
Bilheteiras guarnecidas com pessoal	Sim	Sim	Sim (exceto no terminal em Ponta do Adoxe)
Máquinas para venda automática de bilhetes	Sim	Sim	Sim, mas apenas no cais 3 em Setúbal
Acessos para pessoas com mobilidade reduzida	Sim	Sim	Sim
Lotação de passageiros das embarcações (com e sem mobilidade reduzida)	146-600	275-996	350-500
Passageiros transportados 2015	7600423	7983207	1040675
Passageiros transportados 2016	7740779	8313292	1093731
Passageiros transportados 2017	7955909	8825133	1118022
Total de passageiros transportados no triénio 2015-2017	23297111	25121632	3252428
Taxa de crescimento anual média do número de passageiros transportados entre 2015 e 2017	2,3%	5,1%	3,6%
Peso da empresa (em termos do número de passageiros transportados) no total das empresas da CIM	45,1%	48,6%	6,3%

**Tabela 19. Caracterização da exploração do serviço público de transporte de passageiros regular na AML (3)**

Designação social	Soflusa - Sociedade Fluvial de Transportes, S.A.	Transtejo - Transportes Tejo, S.A.	Atlantic Ferries, S.A.
N.º de livros de reclamações	4	16	5
Entidade a quem são enviadas as reclamações	AMT	AMT	AMT
Reclamações no triénio 2015-2017	Sim	Sim	Sim
N.º de embarcações	11	17	4
Idade média da frota	16	30,4	11,5
N.º de tripulantes por embarcação	4	4-5	4-5
Tipo de combustível utilizado	Gasóleo	Gasóleo	Gasóleo

#### **Empresa - Soflusa - Sociedade Fluvial de Transportes, S.A.**

- A empresa Soflusa - Sociedade Fluvial de Transportes, S.A. explora uma linha de transporte fluvial de passageiros, entre a cidade do Barreiro e a cidade de Lisboa (Terreiro do Paço), em regime de exploração anual, sendo o seu capital detido a 100% pela Transtejo.
- A travessia tem uma extensão de 9,3 km, com uma duração de 20 minutos, e realiza-se de acordo com horários definidos e publicitados.
- A empresa explorou este serviço ao abrigo de um contrato de serviço público com o Estado, que vigorou entre 1 de janeiro de 2012 e 31 de dezembro de 2014, estabelecendo obrigações de serviço público e definindo compensações financeiras. De acordo com o Relatório do Orçamento do Estado para 2019, encontram-se em elaboração os contratos de serviço público para a Transtejo - Transportes Tejo, S.A. e Soflusa - Sociedade Fluvial de Transportes, S.A.

- A empresa disponibiliza diversos títulos próprios e intermodais, de natureza ocasional e intermodal, estando os mesmos devidamente publicitados<sup>62</sup>.
- A empresa possui 11 embarcações, oito com capacidade de transporte para 600 passageiros, duas para 320 e uma para 146.
- Nenhuma das embarcações tem capacidade para transportar veículos, podendo, no entanto, transportar velocípedes (4 a 5 por embarcação).
- Toda a frota é movida a gasóleo e tem uma idade média de 16 anos. O número médio de tripulantes por embarcação é de 4 pessoas.
- Todos os cais de embarque e desembarque têm acesso para pessoas com mobilidade reduzida, assim como bilheteiras guarnecidas com pessoal e máquinas de venda automática de bilhetes.
- A taxa de crescimento anual média do número de passageiros transportados durante o triénio 2015-2017<sup>63</sup> foi de 2%. Esta empresa representa cerca de 45% do total dos passageiros transportados por via fluvial na área de jurisdição da AML.
- Quanto a passageiros transportados no rio Tejo:
  - O número de passageiros transportados divulgado pelo IMT para o ano de 2017 foi de 7 955 909, valor este abaixo do valor divulgado pelo INE (7 962 432);
  - Para os anos de 2015 e 2016, o IMT não divulgou dados relativos ao número de passageiros transportados;
  - Comparando os dados que foram divulgados pelo INE e os agora reportados pela empresa, também se verificam diferenças: o INE divulgou que foram transportados 7 553 291 e 7 737 785 passageiros, em 2015 e 2016, respetivamente, valores abaixo dos reportados pela empresa.
- A empresa disponibiliza livros de reclamações nos cais de embarque e desembarque, e as reclamações recebidas são enviadas para a AMT.

---

<sup>62</sup> <https://ttsl.pt/passageiros/horarios-de-ligacoes-fluviais/>.

<sup>63</sup> Não foi possível calcular a taxa de variação de velocípedes transportados no triénio.

### **Empresa - Transtejo - Transportes Tejo, S.A.**

- A empresa Transtejo - Transportes Tejo, S.A. explora quatro linhas de transporte fluvial regular de passageiros, veículos, motociclos e velocípedes: Montijo-Lisboa (Cais do Sodré), Cacilhas-Lisboa (Cais do Sodré), Seixal-Lisboa (Cais do Sodré) e Trafaria-Porto Brandão-Lisboa (Belém), em regime de exploração anual.
- Apenas na ligação entre Trafaria-Porto Brandão-Belém se podem transportar veículos ligeiros e motociclos. Nas restantes ligações, apenas se podem transportar velocípedes.
- Quanto às travessias realizadas entre a margem Sul e a margem Norte no rio Tejo e em diferentes pontos de embarque/desembarque, constata-se que:
  - As travessias de 15 km entre o Montijo e o Cais do Sodré e de 4,4 km entre a Trafaria e Belém e o Cais do Sodré, realizam-se no mesmo tempo, 25 minutos;
  - A travessia de 8,5 km entre Seixal e Cais do Sodré realiza-se em 20 minutos;
  - A travessia de 2,2 km entre Cacilhas e Cais do Sodré realiza-se em 10 minutos.
- A empresa explorou este serviço ao abrigo de um contrato de serviço público com o Estado, que vigorou entre 1 de janeiro de 2012 e 31 de dezembro de 2014, estabelecendo obrigações de serviço público e definindo compensações financeiras<sup>64</sup>.
- A empresa disponibiliza diversos títulos próprios e intermodais, de natureza ocasional e intermodal, os quais estão devidamente publicitados<sup>65</sup>.
- Segundo a empresa, a mesma possui 17 embarcações, com as seguintes características:
  - Uma tem uma lotação máxima de 996 passageiros;
  - 12 têm uma lotação máxima de 496 passageiros;
  - Duas têm uma lotação máxima de 360 passageiros;
  - Uma tem uma lotação máxima de 346 passageiros;

---

<sup>64</sup> Em outubro de 2019, foi remetido à AMT, para parecer prévio vinculativo ao abrigo do artigo 34.º do Decreto-lei n.º 78/2014, de 14 de maio, o projeto de contrato de serviço público da Transtejo e da Soflusa.

<sup>65</sup> <https://ttsl.pt/passageiros/horarios-de-ligacoes-fluviais/>.

- Uma tem uma lotação máxima de 275 passageiros;
- Todas as embarcações têm capacidade para transportar velocípedes;
- Três embarcações têm capacidade para transportar veículos;
- Toda a frota é movida a gasóleo e tem uma idade média de 30 anos;
- O número médio de tripulantes por embarcação é de 4 pessoas.
- Todos os cais de embarque e desembarque têm acesso para pessoas com mobilidade reduzida, assim como bilheteiras guarnecidas com pessoal e máquinas de venda automática de bilhetes.
- A taxa de crescimento anual média para o número de passageiros transportados durante o triénio 2015-2017<sup>66</sup> foi 5%. Esta empresa representa cerca de 49% do total dos passageiros transportados por via fluvial na área de jurisdição da AML.
- Quanto a passageiros transportados:
  - O número de passageiros divulgado pelo IMT, para o ano de 2017, foi de 8 825 173, valor abaixo do divulgado pelo INE (8 827 037);
  - Para os anos de 2015 e 2016, o IMT não divulgou dados relativos ao número de passageiros transportados;
  - Comparando os dados que foram divulgados pelo INE e os agora reportados pela empresa, também se verificam diferenças: o INE divulgou que foram transportados 7 982 991 e 8 312 758 passageiros, em 2015 e 2016, respetivamente, valores abaixo dos reportados pela empresa.
- A empresa disponibiliza livros de reclamações nos cais de embarque e desembarque, e as reclamações recebidas são reencaminhadas para a AMT.

#### **Empresa - Atlantic Ferries, S.A.**

- A empresa Atlantic Ferries, S.A., explora a ligação fluvial entre Setúbal e a Península de Tróia, no rio Sado, em regime de exploração anual, sendo que numa ligação (Cais 3 (Setúbal) - Ponta do Adoxe (Tróia)) efetua-se o transporte de passageiros e noutra

---

<sup>66</sup> Não foi possível calcular a taxa de variação de velocípedes e veículos transportados no triénio.

(Doca do Comércio (Setúbal) – Cais Sul (Grândola) são também transportados motociclos, velocípedes e veículos ligeiros e pesados.

- As características da travessia são as seguintes:
  - A travessia entre Cais 3 (Setúbal) - Ponta do Adoxe (Tróia) tem uma extensão de 2,8 km e realiza-se em 15 minutos;
  - A travessia entre Doca do Comércio (Setúbal) – Cais Sul (Grândola) tem uma extensão de 6,5 km e realiza-se em 25 minutos;
  - A travessia entre o Cais 3 (Setúbal) e a Ponta do Adoxe (Tróia) é gratuita no sentido Sul-Norte.
- A empresa explora este serviço ao abrigo de um contrato de concessão com a Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra (APSS), cujo prazo de vigência é outubro de 2022, o qual define obrigações de serviço público, não estabelecendo, no entanto, compensações financeiras.
- A empresa disponibiliza tarifas previamente definidas e publicitadas, através de títulos próprios ocasionais e de utilização frequente, utilizando o mesmo sistema de bilhética da AML (Sistema Lisboa Viva).
- A empresa utiliza quatro embarcações, com as seguintes características:
  - Duas são do tipo *ferry*, cada uma com capacidade de transporte de 500 passageiros e 60 veículos;
  - Duas são do tipo *catamaran*, com capacidade de transporte de 350 passageiros;
  - Toda a frota é movida a gasóleo e tem uma idade média de 11,5 anos;
  - O número médio de tripulantes por embarcação é de 4 ou 5 pessoas, respetivamente, para o *catamaran* e para o *ferry*.
- A empresa não disponibilizou informação sobre a capacidade de transporte de motociclos e velocípedes.
- Com exceção do cais localizado na Ponta do Adoxe, em Tróia, todos os cais de embarque e desembarque têm acesso para pessoas com mobilidade reduzida, assim como bilheteiras guarnecidas com pessoal e máquinas de venda automática de bilhetes.

- Quanto a passageiros transportados no rio Sado:
  - O número de passageiros divulgado pelo IMT para o ano de 2017 foi de 871 503, valor igual ao divulgado pelo INE;
  - Para os anos de 2015 e 2016, o IMT não divulgou dados relativos ao número de passageiros transportados;
  - Não obstante, comparando os dados que foram divulgados pelo INE e os agora reportados pela empresa, também se verificam diferenças: o INE divulgou que foram transportados 1 018 810 e 571 242 passageiros, em 2015 e 2016, respetivamente, valores abaixo dos reportados pela empresa;
  - A taxa de crescimento anual média de passageiros transportados durante o triénio 2015-2017<sup>67</sup> foi de 4%. Esta empresa representa cerca de 7% do total dos passageiros transportados por via fluvial na área de jurisdição da AML.
- A empresa disponibiliza livros de reclamações nos cais de embarque e desembarque e as reclamações recebidas são enviadas para a AMT.

#### **7.4.2.2. Constatções relativas a elementos da infraestrutura existente**

---

<sup>67</sup> Não foi possível calcular a taxa de variação de velocípedes e veículos transportados no triénio.

**Tabela 20. Caracterização da infraestrutura utilizada pelas empresas que operam na AML**

Designação social	Soflusa - Sociedade Fluvial de Transportes, S.A.	Transtejo - Transportes Tejo, S.A.	Atlantic Ferries, S.A.
Uso de infraestrutura própria	Sim	Sim	Não
Entidade proprietária/gestora da infraestrutura	Soflusa / Soflusa	Transtejo / Transtejo	APSS / Atlantic Ferries
Entidade proprietária da infraestrutura ≠ da entidade gestora da infraestrutura	Não	Não	Sim
Tipo de contratação da infraestrutura	--	--	Concessão APSS

#### **Empresa - Soflusa - Sociedade Fluvial de Transportes, S.A.**

- Toda a infraestrutura utilizada é propriedade da empresa e gerida pela mesma.
- No terminal do Barreiro existem dois pontões com 30 metros cada e no terminal em Lisboa (Terreiro do Paço) existem dois pontões com 43,2 metros cada.
- Os cais de embarque e desembarque têm acesso para pessoas com mobilidade reduzida, assim como bilheteiras guarnecidas com pessoal e máquinas de venda automática de bilhetes.
- A empresa tem disponíveis livros de reclamações nos dois cais de embarque e desembarque. Durante o triénio em análise, foram recebidas 1760 reclamações, as quais foram reencaminhadas para a AMT.

#### **Empresa - Transtejo - Transportes Tejo, S.A.**

- Toda a infraestrutura utilizada é propriedade da empresa e gerida pela mesma.
- Nos cais de embarque e desembarque são utilizados pontões em cada estação ou terminal, que possuem diferentes comprimentos:
  - No terminal do Montijo é utilizado um pontão com 45 metros;



- No terminal do Seixal é utilizado um pontão com 66 metros;
- No terminal de Cacilhas são utilizados quatro pontões com 30 metros cada, três juntos e um separado;
- No terminal do Cais do Sodré são utilizados quatro pontões de 45 metros cada;
- Na estação da Trafaria é utilizado um pontão com 30 metros;
- Na estação do Porto Brandão é utilizado um pontão com 60 metros;
- Na estação de Belém é utilizado um pontão com 45 metros.
- Os cais de embarque e desembarque têm acesso para pessoas com mobilidade reduzida, assim como bilheteiras guarnecidas com pessoal e máquinas de venda automática de bilhetes.
- A empresa tem disponíveis livros de reclamações nos dois cais de embarque e desembarque. Durante o triénio em análise, foram recebidas 3472 reclamações, as quais foram reencaminhadas para a AMT.

#### **Empresa - Atlantic Ferries, S.A.**

- Toda a infraestrutura utilizada é propriedade da APSS e a gestão e manutenção é da responsabilidade da empresa.
- Na Doca do Comércio (Setúbal) são utilizados dois pontões de 42 metros, no Cais 3 (Tróia) e na Ponta do Adoxe (Tróia) são utilizados pontões de 34 metros, um em cada Cais.. No Cais Sul, a estrutura existente é fixa, composta por duas plataformas e com a dimensão de 70 metros cada.
- Na Doca do Comércio (Setúbal), no Cais 3 (Setúbal) e no Cais Sul (Tróia) estão disponíveis bilheteiras guarnecidas com pessoal. Na estação Ponta Adoxe, em Tróia, não existem bilheteiras, nem máquinas de venda automática.
- O único cais que tem disponíveis máquinas de venda automática de bilhetes é o Cais 3 em Setúbal.
- A empresa tem disponíveis livros de reclamações em todos os cais de embarque e desembarque, com exceção do Cais Ponta Adoxe. Durante o triénio em análise foram recebidas 169 reclamações, as quais foram reencaminhadas para a AMT.

### **7.4.3. Serviço marítimo-turístico de transporte de passageiros**

- Segundo a APL, 98 empresas desenvolvem, na sua área de jurisdição, a atividade no âmbito do transporte marítimo-turístico<sup>68</sup>, estando inscritas no Turismo de Portugal e cujas as licenças de acesso à exploração foram emitidas pela APL (anexo H).
- Cada uma destas empresas utiliza, em média, 1,8 embarcações.
- Relativamente aos cais de embarque e desembarque, estas empresas utilizam as infraestruturas existentes nas diferentes docas ao longo das margens do rio Tejo e nos terminais do Cais do Sodré e do Terreiro do Paço, com a seguinte repartição:
  - 20 utilizam a Doca de Alcântara;
  - 13 utilizam a Doca de Belém;
  - 51 utilizam a Doca de Santo Amaro e das quais três também utilizam o terminal do Cais do Sodré e uma a Doca de Bom Sucesso;
  - Nove utilizam a Doca de Bom Sucesso;
  - Uma utiliza a Marina no Parque das Nações.
  - As empresas Carristur - Inovação em Transportes Urbanos e Regionais, Sociedade Unipessoal, Lda. e Transtejo – Transportes do Tejo, S.A. utilizam também o terminal do Terreiro do Paço.

Uma caracterização mais aprofundada destas empresas implicará um recolha adicional de informação, em posterior ação de supervisão, incluindo informação a recolher junto do Turismo de Portugal e com as entidades locais.

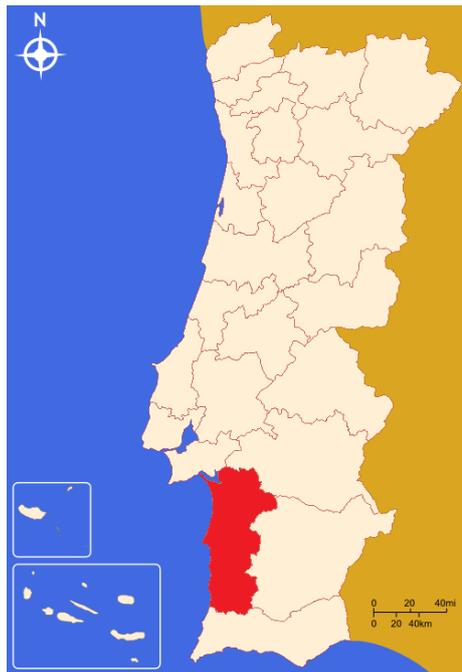
---

<sup>68</sup> Nestas 98 empresas, encontra-se incluída a Transtejo – Transportes do Tejo, S.A.

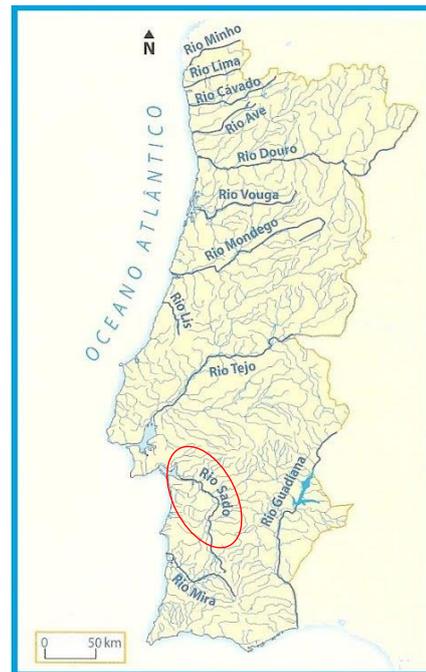
### 7.5. CIM Alentejo Litoral – Região Alentejo

A CIMAL está localizada na região do Alentejo e engloba os seguintes 5 municípios: Alcácer do Sal, Grândola, Odemira, Santiago do Cacém e Sines. Tem uma área territorial<sup>69</sup> de 5309 Km<sup>2</sup> e uma população<sup>70</sup> residente de 93 259 habitantes.

**CIMAL**



**Rio Sado**



O rio Sado que nasce a 230m de altitude, na Serra da Vigia, e percorre 180 km até desaguar no oceano Atlântico, perto de Setúbal.

A empresa Atlantic Ferries, S.A. é a empresa que realiza o transporte regular de passageiros, veículos, motociclos e velocípedes no rio Sado, a qual explora a linha fluvial entre a cidade de Setúbal e a Península de Tróia. Por conseguinte todos os elementos reportados relativos à atividade da empresa, à exploração e à infraestrutura utilizada já foram analisados e descritos no ponto anterior.

<sup>69</sup>

[https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine\\_indicadores&indOcorrCod=0008350&xlang=pt&contexto=bd&selTab=tab2](https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_indicadores&indOcorrCod=0008350&xlang=pt&contexto=bd&selTab=tab2).

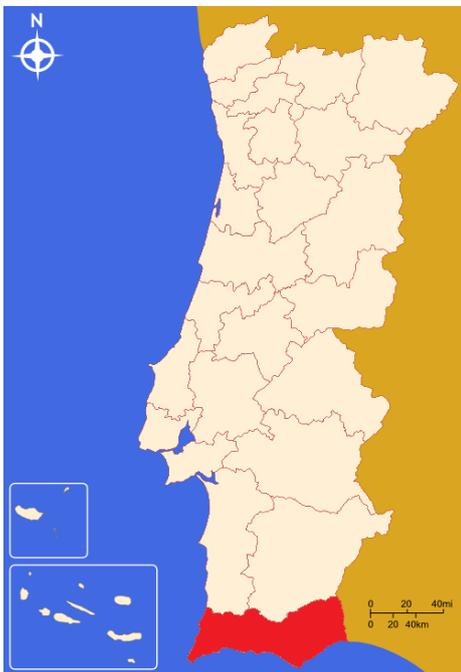
<sup>70</sup>

[https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine\\_indicadores&contexto=pi&indOcorrCod=0008273&selTab=tab0](https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_indicadores&contexto=pi&indOcorrCod=0008273&selTab=tab0).

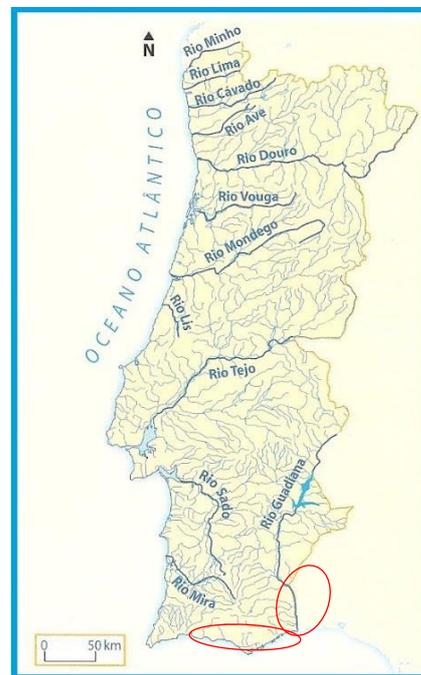
## 7.6. CIM Algarve (AMAL) - Região do Algarve

A AMAL está localizada na região do Algarve e engloba todos os 16 municípios do Algarve: Albufeira, Alcoutim, Aljezur, Castro Marim, Faro, Lagoa, Lagos, Loulé, Monchique, Olhão, Portimão, S. Brás de Alportel, Silves, Tavira, Vila do Bispo e Vila Real de Santo António. Tem uma área territorial<sup>71</sup> de 4 997 km<sup>2</sup> e uma população residente de 438 864 habitantes<sup>72</sup>.

**AMAL**



**Rio Guadiana e Ria Formosa**



O rio Guadiana e a ria Formosa localizam-se na área de atuação da AMAL e são duas vias navegáveis utilizadas para a exploração de transporte regular e marítimo-turístico de passageiros, veículos, motociclos e velocípedes na região.

O rio Guadiana nasce a uma altitude de cerca de 1700m, nas lagoas de Ruidera, e desagua no Oceano Atlântico entre a cidade portuguesa de Vila Real de Santo António e a cidade espanhola de Aiamonte.

<sup>71</sup>

[https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine\\_indicadores&indOcorrCod=0008350&xlang=pt&contexto=bd&selTab=tab2](https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_indicadores&indOcorrCod=0008350&xlang=pt&contexto=bd&selTab=tab2).

<sup>72</sup>

[https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine\\_indicadores&contexto=pi&indOcorrCod=0008273&selTab=tab0](https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_indicadores&contexto=pi&indOcorrCod=0008273&selTab=tab0).

A ria Formosa é um sistema lagunar que se estende pelos concelhos de Loulé, Faro, Olhão, Tavira e Vila Real de Santo António. A sul é protegida do Oceano Atlântico por um cordão dunar quase paralelo à orla continental, formado por duas penínsulas (a Península do Ancão, que engloba a praia do Ancão e a praia de Faro; e a Península de Cacela, que engloba a Praia de Cacela Velha e a Praia da Fábrica) e cinco ilhas barreira arenosas (Ilha da Barreta, Ilha da Culatra, Ilha da Armona, Ilha de Tavira e Ilha de Cabanas), que servem de proteção a uma vasta área de sapal, canais e ilhas.

### **7.6.1. Serviço regular de transporte público de passageiros**

#### **7.6.1.1. Constatações relativas a elementos da atividade das empresas**

- Foram solicitadas informações a 7 empresas<sup>73</sup>, que exploram o serviço público de transporte de passageiros regular em via navegável interior na jurisdição da AMAL, tendo sido obtidas respostas de 6 empresas<sup>74</sup>, o que corresponde a uma taxa de 86%.
- Todas as empresas que responderam ao questionário desenvolvem a sua atividade no âmbito de serviços de transporte de passageiros e encontram-se registadas no IMT como armadores de tráfego local, embora duas não tenham respondido a este ponto aquando do pedido de informação.
- Todas as empresas têm a sua sede na região do Algarve, com exceção de uma, cuja sede se encontra em Lisboa.
- Existem diversas situações quanto ao CAE utilizado:
  - Apenas uma empresa (17%) tem um CAE principal relacionado com a atividade de transportes de passageiros por vias navegáveis interiores;
  - Duas empresas (33%) têm um CAE relacionado com a atividade de transportes costeiros e locais de passageiros;

---

<sup>73</sup> Macieira Coelho Investimentos, Lda.; Silnido - Transportes Fluviais, Lda.; Harmonia - Atividades Turístico Marítimas, Lda.; Ricardo Badalo Unipessoal, Lda.; Empresa de Transportes do Rio Guadiana, Lda.; Tavares & Guerreiro, Lda. e Animaris - Animação Turística, Lda.

<sup>74</sup> A empresa Animaris - Animação Turística, Lda. não respondeu ao pedido de elementos da AMT.

- Uma empresa (17%) tem um CAE que diz respeito à atividade de transportes marítimos não costeiros de passageiros;
- Duas empresas (33%) têm um CAE em nada relacionado diretamente com exploração de serviço de transporte de passageiros.
- Três empresas (50%) podem ser classificadas como pequenas empresas<sup>75</sup> e duas (33%) como microempresas<sup>76</sup>. Não foi possível fazer esta caracterização para a empresa Silnido - Transportes Fluviais, Lda., dado que a empresa não enviou os elementos financeiros necessários.
- As taxas de crescimento anual médias do volume de negócios destas empresas, no triénio 2015-2017, variam entre 24% e 63%.

**Tabela 21. Caracterização das empresas que operam na AMAL**

Designação social	Macieira Coelho Investimentos, Lda.	Silnido - Transportes Fluviais, Lda.	Harmonia - Atividades Turístico Marítimas, Lda.	Ricardo Badalo Unipessoal, Lda.	Empresa de Transportes do Rio Guadiana, Lda.	Tavares & Guerreiro, Lda.
NUTS3	CIM-Algarve	CIM-Algarve	CIM-Algarve	CIM-Algarve	CIM-Algarve	CIM-Algarve
Sede da empresa	Lisboa	Luz de Tavira	Faro	Moncarapacho	Vila Real de Santo António	Olhão
CAE principal	70220	77340	50102	50101	50102	50300
Designação do CAE principal	Outras atividades de consultoria para os negócios e a gestão	Aluguer de meios de transporte marítimo e fluvial	Transportes costeiros e locais de passageiros	Transportes marítimos não costeiros de passageiros	Transportes costeiros e locais de passageiros	Transportes de passageiros por vias navegáveis interiores
Inscrito como armador de tráfego local no IMT	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
Entidade emissora da licença de acesso à atividade	IPTM	IMT	Docapesca	IPTM e Turismo de Portugal	--	--
Atividade marítimo-turística	--	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
Serviço de táxi fluvial	--	Não	Não	Sim	Não	Não
N.º de trabalhadores a 31.12.2017	--	6	9	16	24	16
Taxa de crescimento anual média do volume de negócios entre 2015 e 2017	2,9%	--	9,7%	17,1%	16,4%	18,1%

<sup>75</sup> Pequena empresa: empresa que emprega menos de 50 pessoas e com volume de negócios anual ou balanço total anual que não excede 10 milhões de euros.

<sup>76</sup> Microempresa: empresa que emprega menos de 10 pessoas e cujo volume de negócios anual e/ou balanço total anual não excede 2 milhões de euros.



- De acordo com a informação prestada pelas empresas, apenas a empresa Ricardo Badalo Unipessoal, Lda. informou possuir uma licença do Turismo de Portugal, embora quatro empresas (67%) desenvolvam também a atividade no âmbito do transporte marítimo-turístico.
- A empresa Macieira Coelho Investimentos, Lda. informou que não dispunha de trabalhadores a 31 de dezembro de 2017, devido à sazonalidade da atividade, e informou também não dispor dos elementos de natureza financeira solicitados, porquanto a atividade do transporte regular de passageiros de Cabanas para a Ilha de Cabanas está incluída num conjunto de outras atividades exercidas pela empresa.

#### **7.6.1.2. Constatações relativas à exploração do serviço público de transporte de passageiros regular**

- As empresas Macieira Coelho Investimentos, Lda., Silnido - Transportes Fluviais, Lda., Harmonia - Atividades Turístico Marítimas, Lda., Ricardo Badalo Unipessoal, Lda., Tavares & Guerreiro, Lda. e a Empresa de Transportes do Rio Guadiana, Lda. desenvolvem a sua atividade na ria Formosa, em percursos que compreendem os trajetos entre as cidades/localidades de Tavira, Faro, Olhão, Fuzeta e Santa Luzia e as cinco ilhas barreira.

**Tabela 22. Caracterização da exploração do serviço público de transporte de passageiros regular na AMAL (1)**

Designação social	Macieira Coelho Investimentos, Lda.	Silnido - Transportes Fluviais, Lda.	Harmonia - Atividades Turístico Marítimas, Lda.	Ricardo Badalo Unipessoal, Lda.	Empresa de Transportes do Rio Guadiana, Lda.	Tavares & Guerreiro, Lda.
N.º de linhas exploradas em serviço público regular	1	5	1	1	1 + 3	3
Designação das linhas exploradas em serviço público regular	Cabanas-Ilha de Tavira	Tavira Cidade- Ilha de Tavira 4 águas-Ilha de Tavira Portas de Mar-Praia Faro Portas do Mar-Ilha do Farol Portas do Mar-Ilha da Culatra	Fuseta-Ilha da Armona	Santa Luzia-Terra Estreita	V Real Spº António-Ayamonte Olhão-Ilha do Farol Olhão-Ilha da Culatra Olhão-Ilha da Armona	Olhão-Ilha do Farol Olhão-Ilha da Culatra Olhão-Ilha da Armona
Localização onde se realiza a exploração	Formosa	Formosa	Formosa	Formosa	Guadiana Formosa	Formosa
Extensão da travessia (km)	0,5	4 / 1 / 9 / 10 / 12	2	0,3	3 / 9 / 8 / 5	11 / 7,6 / 5,4
Duração da travessia (minutos)	3	15 / 5 / 30 / 40 / 50	10	15	15 / 15 / 15 / 30	45 / 35 / 25
Regime de exploração	Sazonal	Sazonal	Sazonal	Sazonal	Anual	Anual
Horários definidos	?	Sim	Sim	Sim	Sim	--
Tipo de contrato de exploração a 31.12.2017	Autorização	Concessão	Concessão	Concessão	Concessão	--
Data de início do contrato/exploração-Data de fim do contrato	06/07/2007 a ...	2008/-	31-07-2017 a 31-07-2042	04-01-2010 a 31-03-2019	25/04/1936 a .....	--
Designação da entidade concedente	Docapesca	Docapesca	Docapesca	Docapesca	Docapesca	--

- A empresa Empresa de Transportes do Rio Guadiana, Lda. realiza ainda o serviço público de transporte de passageiros regular entre Vila Real de Santo António e Aiamonte. Esta empresa informou a AMT de que, a partir de 1 de janeiro de 2019, as carreiras entre Olhão e as 3 ilhas barreira (Ilha do Farol, Ilha da Culatra e Ilha da Armona) foram concessionadas ao agrupamento de empresas Guerreiro e Guadiana, ACE.

#### **Empresa - Macieira Coelho Investimentos, Lda.**

- A empresa Macieira Coelho Investimentos, Lda. explora uma linha de transporte de passageiros regular (Cabanas-Ilha de Tavira), em regime de exploração sazonal.
- Não foi possível determinar quais os horários estabelecidos para esta travessia de 500 metros e com a duração de 3 minutos.

**Tabela 23. Caracterização da exploração do serviço público de transporte de passageiros regular na AMAL (2)**

Designação social	Macieira Coelho Investimentos, Lda.	Silnido - Transportes Fluviais, Lda.	Harmonia - Atividades Turístico Marítimas, Lda.	Ricardo Badalo Unipessoal, Lda.	Empresa de Transportes do Rio Guadiana, Lda.	Tavares & Guerreiro, Lda.
Obrigações de serviço público	--	Não	Sim	Sim	Sim	--
Compensações financeiras	5% da faturação entregue à Docapesca	Não	Não	Pagamento de taxa à Docapesca	Não	--
Várias tarifas	Não	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
Bilheteiras guarnecidas com pessoal	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
Máquinas para venda automática de bilhetes	Não	Não	Não	Não	Não	Não
Acessos para pessoas com mobilidade reduzida	Sim	Não	Sim	Sim	Sim	Sim
Lotação de passageiros das embarcações (com e sem mobilidade reduzida)	12	NR	70-90	carreira 65-82 turístico-min 7; máx 27	77-393	43-404
Passageiros transportados 2015	113000	218633	224621	104935	181200	277798
Passageiros transportados 2016	115000	427500	244953	125619	209740	282436
Passageiros transportados 2017	120000	438653	206315	127162	272151	321942
Total de passageiros transportados no triénio 2015-2017	348000	1084786	675889	357716	663091	882176
Taxa de crescimento anual média do número de passageiros transportados entre 2015 e 2017	3,1%	41,6%	-4,2%	10,1%	22,6%	7,7%
Peso da empresa (em termos do número de passageiros transportados) no total das empresas da CIM	8,7%	27,0%	16,8%	8,9%	16,5%	22,0%

- A empresa explora este serviço desde 6 de julho de 2007, ao abrigo de uma autorização concedida pela Docapesca, a qual não estabelece obrigações de serviço público, mas estabelece a entrega de 5% da faturação àquela entidade.
- Segundo a empresa, a mesma possui seis embarcações, com as seguintes características:
  - Cinco com capacidade de transporte para 12 passageiros, e uma para transporte de 10 passageiros;

- Em nenhuma embarcação se faz transporte de veículos, motociclos e velocípedes;
- A frota tem uma idade média de 17 anos e é movida a gasolina;
- O número médio de tripulantes por embarcação é de 1 pessoa.
- A taxa de crescimento anual média do número de passageiros transportados durante o triénio foi de 3%. Esta empresa representa cerca de 9% do total dos passageiros transportados na área de jurisdição da AMAL.

**Tabela 24. Caracterização da exploração do serviço público de transporte de passageiros regular na AMAL (3)**

Designação social	Macieira Coelho Investimentos, Lda.	Silnido - Transportes Fluviais, Lda.	Harmonia - Atividades Turístico Marítimas, Lda.	Ricardo Badalo Unipessoal, Lda.	Empresa de Transportes do Rio Guadiana, Lda.	Tavares & Guerreiro, Lda.
N.º de livros de reclamações	1	7	1	8	2	--
Entidade a quem são enviadas as reclamações	ASAE	IMT	ASAE	ASAE e IMT	IMT	--
Reclamações no triénio 2015-2017	Não	--	Sim	Sim	Sim	--
N.º de embarcações	6	10	4	3	3	4
Idade média da frota	17	22,6	14,5	6,7	55	50,5
N.º de tripulantes por embarcação	--	2-4	2-3	2	3-4	3-4
Tipo de combustível utilizado	Gasolina	Gasóleo	Gasóleo	Gasóleo	Gásóleo	Gasóleo

- Quanto a passageiros transportados entre Cabanas-Ilha de Tavira:
  - Os números de passageiros divulgados pelo IMT para os anos de 2016 e 2017 foram de 93 048 e 127 116, respetivamente, os quais são coincidentes com os valores divulgados pelo INE;
  - Para o ano de 2015, o IMT não divulgou dados relativos ao número de passageiros transportados nesta linha. Neste mesmo ano, o INE divulgou que foram transportados, nesta travessia, 104 273 passageiros;

- Comparando os dados que foram divulgados pelo INE e os agora reportados pela empresa também se verificam diferenças: o INE divulgou que foram transportados 104 273 e 93 048 passageiros, em 2015 e 2016, respetivamente, valores abaixo dos reportados pela empresa. Relativamente ao ano de 2017, o número divulgado pelo INE (127 116 passageiros transportados) é superior, em cerca de 6%, ao número reportado pela empresa.

### **Empresa - Silnido - Transportes Fluviais, Lda.**

- A empresa Silnido - Transportes Fluviais, Lda. explora cinco linhas de transporte de passageiros regular, em regime de exploração sazonal: i) Tavira Cidade-Ilha de Tavira; ii) 4 águas-Ilha de Tavira; iii) Portas de Mar-Praia de Faro; iv) Portas do Mar-Ilha do Farol; v) Portas do Mar-Ilha da Culatra.
- A Câmara Municipal de Faro informou que três destas linhas são exploradas em regime de serviço público de transporte de passageiros regular as quais encontram-se sob a sua jurisdição. As outras duas linhas encontram-se sob a jurisdição da Câmara Municipal de Tavira, a qual não respondeu ao pedido de informação enviado pela AMT.
- As travessias realizam-se mediante horários pré-definidos para os diferentes períodos do ano e para as diferentes extensões:
  - A travessia de 4 km entre a cidade de Tavira e a ilha de Tavira realiza-se em 15 minutos e tem um custo de 2 euros;
  - A travessia de 1 km entre 4 águas e a ilha de Tavira realiza-se em 5 minutos e tem um custo de 1,5 euros;
  - As travessias a partir das Portas do Mar para a praia do Farol e para as ilhas do Farol e Culatra são de maior distância e com tarifas mais elevadas;
    - ✓ A travessia entre as Portas do Mar e a praia de Faro tem uma tarifa de 3 euros, para uma distância de 9 km e uma duração de 30 minutos;
    - ✓ A travessia entre as Portas do Mar e a ilha do Farol tem um custo de 5 euros, para uma distância de 10 km e uma duração de 40 minutos;

- ✓ Finalmente, a travessia entre as Portas do Mar e a ilha da Culatra tem um custo de 6 euros, para uma distância de 12 km e uma duração de 50 minutos.
- A empresa explora este serviço desde 2008, ao abrigo de uma concessão atribuída pela Docapesca, a qual não define obrigações de serviço público nem compensações financeiras.
- A empresa possui 10 embarcações, com as seguintes características:
  - Em nenhuma se faz transporte de veículos, motociclos ou velocípedes;
  - Toda a frota é movida a gasóleo e tem uma idade média de 23 anos;
  - O número médio de tripulantes por embarcação é de 1 pessoa.
- Quanto a passageiros transportados:
  - A taxa de crescimento anual média do número de passageiros transportados durante o triénio<sup>77</sup> foi de 42%. Neste mesmo período, esta empresa transportou 27% do total dos passageiros transportados na área de jurisdição da AMAL;
  - Os números de passageiros divulgados pelo IMT foram, para 2016 e 2017, respetivamente, de 429 259 e 443 415, os quais não são coincidentes com os valores divulgados pelo INE: 841 559 em 2016 e 905 657 em 2017;
  - Para o ano de 2015, o IMT não divulgou dados relativos ao número de passageiros transportados;
  - Comparando os dados que foram divulgados pelo INE e os agora reportados pela empresa, também se verificam diferenças: o INE divulgou que foram transportados 689 556, 841 559 e 905 657 passageiros, em 2015, 2016 e 2017, respetivamente, valores bem superiores aos reportados pela empresa (218 633, 427 500 e 438 653, em 2015, 2016 e 2017 respetivamente).

---

<sup>77</sup> Não foi possível calcular a taxa de variação de velocípedes e veículos transportados no triénio.

### **Empresa – Harmonia - Atividades Turístico Marítimas, Lda.**

- A empresa Harmonia - Atividades Turístico Marítimas, Lda. explora uma linha de transporte de passageiros regular, entre a Vila da Fuzeta e a Ilha da Armona, em regime de exploração sazonal.
- A travessia de 2 km e com duração de 10 minutos realiza-se mediante horários pré-definidos para os diferentes períodos do ano.
- As tarifas variam de acordo com as idades, entre 0,4 e 1,7 euros.
- A empresa explora este serviço desde 2017, ao abrigo de uma concessão atribuída pela Docapesca, a qual define obrigações de serviço público, mas não estabelece compensações financeiras.
- A empresa possui quatro embarcações, com as seguintes características:
  - As embarcações têm capacidade de transporte de 70 a 90 passageiros;
  - Nenhuma embarcação tem capacidade de fazer transporte de veículos, motociclos ou velocípedes;
  - Toda a frota é movida a gasóleo e tem uma idade média de 14,5 anos;
  - O número médio de tripulantes por embarcação é de 2 a 3 pessoas;
- Quanto a passageiros transportados:
  - A taxa de crescimento anual média do número de passageiros transportados durante o triénio foi negativa (-4%). Neste mesmo período, esta empresa transportou 17% do total dos passageiros transportados na área de jurisdição da AMAL;
  - O número de passageiros transportados divulgado pelo IMT foi, para 2016, de 492 462, o qual é coincidente com o valor divulgado pelo INE;
  - Para o ano de 2015, o IMT não divulgou dados relativos ao número de passageiros transportados;
  - Comparando os dados que foram divulgados pelo INE e os agora reportados pela empresa, também se verificam diferenças: o INE divulgou que foram transportados 447 774, 492 462 e 478 951 passageiros, em 2015, 2016 e 2017, respetivamente, valores acima dos reportados pela empresa.

### **Empresa - Ricardo Badalo Unipessoal, Lda.**

- A empresa Ricardo Badalo Unipessoal, Lda. explora uma linha de transporte de passageiros regular, entre Santa Luzia e a Terra Estreita, em regime de exploração sazonal.
- A empresa explora este serviço desde 2010, ao abrigo de uma concessão atribuída pela Docapesca, a qual define obrigações de serviço público, assim como o pagamento de uma contrapartida financeira à Docapesca.
- A travessia de 300m e com duração de 15 minutos<sup>78</sup> realiza-se mediante horários pré-definidos para os diferentes períodos do ano. As tarifas variam entre 1 e 2 euros, de acordo com as idades.
- A empresa possui 21 embarcações, das quais apenas três associadas à realização do serviço público de transporte de passageiros regular. Em nenhuma embarcação se faz transporte de veículos, motociclos ou velocípedes.
- A frota associada a este serviço é movida a gasóleo e tem uma idade média de 7 anos.
- O número médio de tripulantes por embarcação é de 2 pessoas.
- Quanto a passageiros transportados:
  - A taxa de crescimento anual média do número de passageiros transportados durante o triénio foi de 10%. Neste mesmo período, esta empresa transportou 9% do total dos passageiros transportados na área de jurisdição da AMAL;
  - Para o ano de 2015, o IMT não divulgou dados relativos ao número de passageiros transportados;
  - O INE divulgou, para 2015, um total de 231 340 passageiros transportados;
  - Os números de passageiros divulgados pelo IMT foram, para os anos de 2016 e 2017, respetivamente, 305 985 e 284 177, os quais são coincidentes com os números divulgados pelo INE;

---

<sup>78</sup> Este período de tempo refere-se ao percurso de ida e volta.

- Comparando os dados que foram divulgados pelo INE e os agora reportados pela empresa, também se verificam diferenças em todos os anos em análise: os números divulgados pelo INE são superiores aos reportados pela empresa.

### **Empresa - Empresa de Transportes do Rio Guadiana, Lda.**

- A Empresa de Transportes do Rio Guadiana, Lda. explora uma linha internacional entre Vila Real de Santo António e Aiamonte, em regime de exploração anual, e explora três linhas nacionais (Olhão- Ilha do Farol, Olhão-Ilha da Culatra e Olhão-Ilha da Armona) na ria Formosa, também em regime de exploração anual. Segundo declarado pela empresa, a partir de 1 de janeiro de 2019, a concessão das carreiras entre Olhão e ilhas barreira foi atribuída ao agrupamento de empresas Guerreiro & Guadiana, ACE.
- A travessia entre Vila Real de Santo António e Aiamonte, com uma extensão de 3 km e uma duração de 15 minutos, realiza-se mediante horários pré-definidos para os diferentes dias da semana e períodos do ano. As tarifas variam entre 1,2 e 1,9 euros, de acordo com as idades dos passageiros (adultos e crianças).
- A empresa explora o serviço internacional desde 1936, ao abrigo de uma concessão atribuída pela Docapesca, a qual define obrigações de serviço público, mas não estabelece compensações financeiras.
- A empresa possui três embarcações, das quais apenas uma está associada à prestação deste serviço internacional e que também faz transporte de veículos, motociclos e velocípedes<sup>79</sup>.
- A embarcação associada ao serviço internacional é movida a gasóleo, tem 73 anos e a sua tripulação é constituída por 3 pessoas.
- Relativamente à exploração de serviço regular entre Olhão e as três ilhas barreira, a empresa informou que utiliza duas embarcações, uma com capacidade para transporte de 393 passageiros e outra para 140 passageiros e ambas movidas a gasóleo. A embarcação de maior capacidade tem uma idade de 37 anos e a sua tripulação é constituída por 4 pessoas. A outra embarcação tem 55 anos e uma

---

<sup>79</sup> As respetivas tarifas são: 5,50 euros para veículos, 3,50 euros para motociclos e 1,20 para bicicletas

tripulação com 3 pessoas. Assim, a frota desta empresa tem uma idade média de 46 anos.

- Quanto a passageiros transportados:
  - Na linha internacional explorada no Rio Guadiana, entre Vila Real de Santo António e Aiamonte, os números de passageiros divulgados pelo IMT para os anos de 2016 (129 416) e de 2017 (140 529) são coincidentes com os valores divulgados pelo INE. No ano de 2015, o INE divulgou que tinham sido transportados 125 474 passageiros e o IMT não divulgou estes dados;
  - Nas 3 linhas na Ria Formosa (Olhão-Ilha do Farol; Olhão-Ilha da Culatra; Olhão-Ilha da Armona), constata-se que os números de passageiros divulgados pelo IMT para os anos de 2016 (539 176) e de 2017 (645 353) são coincidentes com os valores divulgados pelo INE. No ano de 2015, o INE divulgou que tinham sido transportados 469 372 passageiros e o IMT não divulgou estes dados;
  - Verificou-se um aumento de 50% no número de passageiros transportados durante o triénio. Neste mesmo período, esta empresa transportou 17% do total dos passageiros transportados na área de jurisdição da AMAL;
  - Comparando os dados divulgados pelo INE e os reportados à AMT, verificam-se diferenças para todos os anos em análise (2015, 2016 e 2017), sendo os números reportados à AMT muito inferiores aos divulgados pelo IMT e pelo INE. Estas diferenças situam-se na ordem dos 400 000 passageiros por ano.

#### **Empresa - Tavares & Guerreiro, Lda.**

- A empresa Tavares & Guerreiro, Lda. explora três linhas de transporte de passageiros regular (Olhão-Ilha do Farol, Olhão-Ilha da Culatra e Olhão-Ilha da Armona), em regime de exploração anual.
- Quanto às travessias:
  - As travessias realizam-se mediante horários pré-definidos para os diferentes períodos do ano;
  - A travessia de 5,4 km entre Olhão e a Ilha de Armona realiza-se em 25 minutos e tem um custo de 1,85 euros;

- A travessia de 7,6 km entre Olhão e a Ilha da Culatra realiza-se em 35 minutos e tem um custo de 1,85 euros;
- Finalmente, a travessia de 11 km entre Olhão e a Ilha do Farol, com passagem pela Ilha da Culatra, realiza-se em 45 minutos e tem um custo de 2,15 euros.
- A empresa não indicou qual o instrumento legal, regulamentar ou contratual que enquadra esta exploração, mas indicou que a mesma não tem associadas obrigações de serviço público nem compensações financeiras.
- A empresa possui seis embarcações, com as seguintes características:
  - Quatro são utilizadas no serviço público de transporte de passageiros regular e duas no transporte marítimo-turístico;
  - As quatro embarcações afetas ao transporte de passageiros regular dispõem de uma capacidade média de transporte para 243 passageiros e apenas nestas é possível transportar velocípedes;
  - Toda a frota é movida a gasóleo e tem uma idade média de 45 anos;
  - O número médio de tripulantes por embarcação é de 3 a 4 pessoas.
- Quanto a passageiros transportados:
  - A taxa de crescimento anual média do número de passageiros durante o período em análise foi de 8%. Neste mesmo período, esta empresa transportou 22% do total dos passageiros transportados na área de jurisdição da AMAL;
  - Os números de passageiros divulgados pelo IMT<sup>80</sup> para os anos de 2016 e 2017 foram coincidentes com os números divulgados pelo INE;
  - Para o ano de 2015, o IMT não divulgou dados relativos ao número de passageiros transportados. O INE divulgou que foram transportados, neste mesmo ano, 469 372 passageiros;
  - Comparando os dados divulgados pelo INE e os dados reportados à AMT, também se verificam diferenças para todos os anos em análise (2015, 2016 e 2017): os números de passageiros transportados divulgados pelo INE foram 469 372,

---

<sup>80</sup> Os valores reportados ao IMT resultam do somatório da exploração realizada pela empresa Tavares & Guerreiro, Lda. e pela Empresa de Transportes do Rio Guadiana, Lda. nas três linhas apresentadas.

539 176 e 645 353 e os números reportados à AMT foram 277 798, 282 436 e 321 942 passageiros transportados, sistematicamente inferiores. Nesta CIM, esta diferença pode estar relacionada com o facto de os elementos divulgados pelo INE resultarem do somatório dos elementos relativos à exploração das empresas Tavares & Guerreiro, Lda. e Empresa de Transportes do Rio Guadiana, Lda., dado que ambas declararam que exploram estas três linhas de transporte de passageiros regular (Olhão-Ilha do Farol, Olhão-Ilha da Culatra e Olhão-Ilha da Armona), em regime de exploração anual.

### 7.6.1.3. Constações relativas a elementos da infraestrutura existente

**Tabela 25. Caracterização da infraestrutura utilizada pelas empresas que operam na AMAL**

Designação social	Macieira Coelho Investimentos, Lda.	Silnido - Transportes Fluviais, Lda.	Harmonia - Atividades Turístico Marítimas, Lda.	Ricardo Badalo Unipessoal, Lda.	Empresa de Transportes do Rio Guadiana, Lda.	Tavares & Guerreiro, Lda.
Uso de infraestrutura própria	Não	Não	Sim, mas apenas na Vila da Fuzeta	Não	Não	Não
Entidade proprietária/gestora da infraestrutura	Docapesca / Docapesca	Docapesca / Docapesca	Harmonia / Harmonia IPTM / IPTM	Docapesca / Docapesca	Docapesca / Docapesca	Docapesca / Docapesca
Entidade proprietária da infraestrutura ≠ da entidade gestora da infraestrutura	Não	Não	Sim	Não	Não	Não
Tipo de contratação da infraestrutura	--	Taxa uso do porto e do cais	--	Licença anual	Licença anual	Licença anual

#### Empresa - Macieira Coelho Investimentos, Lda.

- A Docapesca é proprietária e gestora de toda a infraestrutura que é utilizada por esta empresa, a qual não informou quanto à forma de contratação subjacente à utilização da mesma.
- Nos terminais ou estações de embarque e desembarque são utilizados pontões, que possuem as seguintes dimensões:
  - Em Cabanas, é utilizado um pontão com 15 metros;
  - Na Ilha de Cabanas é utilizado um pontão com 30 metros.

- Todos os cais de embarque e desembarque têm acesso para pessoas com mobilidade reduzida, assim como bilheteiras guarnecidas com pessoal, mas nenhum deles tem máquinas de venda automática de bilhetes.
- A empresa tem disponíveis livros de reclamações em todos os cais de embarque e desembarque. As reclamações são reencaminhadas para a Autoridade da Segurança Alimentar e Económica (ASAE) mas, durante o triénio em análise, a empresa declarou não ter recebido reclamações.

#### **Empresa - Silnido - Transportes Fluviais, Lda.**

- A entidade Docapesca é proprietária e gestora de toda a infraestrutura que é utilizada por esta empresa. A empresa informou que à utilização da infraestrutura subjacente à exploração da linha entre a cidade de Tavira (cais 4 águas) e a Ilha de Tavira é aplicada uma taxa pela utilização do porto e nas restantes linhas é aplicada uma taxa pela utilização dos diferentes cais/pontões.
- A empresa não comunicou informações relativamente ao tipo e dimensões da infraestrutura dos terminais ou estações de embarque e desembarque.
- Todos os cais de embarque e desembarque têm acesso para pessoas com mobilidade reduzida, assim como bilheteiras guarnecidas com pessoal, mas nenhum deles tem máquinas de venda automática de bilhetes.
- A empresa declarou ter disponíveis livros de reclamações em todos os cais de embarque e desembarque. As reclamações são reencaminhadas para o IMT mas, durante o triénio em análise, a empresa declarou não ter recebido reclamações.

#### **Empresa - Harmonia - Atividades Turístico Marítimas, Lda.**

- A empresa é proprietária da infraestrutura utilizada no embarque e desembarque na Vila da Fuzeta. Relativamente à infraestrutura que é utilizada na praia da ilha da Fuzeta, segundo a empresa a mesma é propriedade do ex-IPTM (terá transitado para a Docapesca) e a empresa não paga qualquer taxa pela utilização da mesma, pois trata-se de um cais de utilidade pública.



- Nos terminais ou estações de embarque e desembarque são utilizados pontões, que possuem as seguintes dimensões:
  - Na vila da Fuzeta é utilizado um pontão com 12 metros;
  - Na ilha de Fuzeta é utilizado um pontão com 10 metros.
- Os cais de embarque e desembarque na Vila da Fuzeta têm acesso para pessoas com mobilidade reduzida, assim como bilheteiras guarnecidas com pessoal. Os cais de embarque e desembarque na ilha da Fuzeta têm acesso para pessoas com mobilidade reduzida. Em nenhum dos cais de embarque e desembarque, em nenhum dos lados da travessia, existem máquinas de venda automática de bilhetes.
- A empresa declarou ter disponíveis livros de reclamações nos cais de embarque e desembarque da vila da Fuzeta, mas não nos da ilha da Fuzeta. Durante o triénio em análise receberam 9 reclamações, que foram reencaminhadas para a ASAE.

#### **Empresa - Ricardo Badalo Unipessoal, Lda.**

- A entidade Docapesca é proprietária e gestora de toda a infraestrutura que é utilizada por esta empresa, a qual informou que a sua utilização da mesma assenta numa licença anual passada pela Docapesca.
- A empresa não deu informações sobre o tipo e dimensões da respetiva infraestrutura.
- Todos os cais de embarque e desembarque têm acesso para pessoas com mobilidade reduzida, assim como bilheteiras guarnecidas com pessoal, mas nenhum deles tem máquinas de venda automática de bilhetes.
- A empresa tem disponíveis livros de reclamações em todos os cais de embarque e desembarque. Durante o triénio em análise receberam 14 reclamações, que foram reencaminhas para a ASAE e para o IMT.

#### **Empresa - Empresa de Transportes do Rio Guadiana, Lda.**

- A entidade Docapesca é proprietária e gestora da infraestrutura que é utilizada em Vila Real de Santo António por esta empresa, a qual informou que a sua utilização



da mesma, no âmbito da linha internacional, assenta numa licença anual passada pela Docapesca.

- No embarque e desembarque é utilizado um cais com 18 metros.
- Todos os cais de embarque e desembarque têm acesso para pessoas com mobilidade reduzida, assim como bilheteiras guarnecidas com pessoal, mas nenhum deles tem máquinas de venda automática de bilhetes.
- A empresa tem disponíveis livros de reclamações em todos os cais de embarque e desembarque. Durante o triénio em análise receberam 7 reclamações, que foram reencaminhas para o IMT.

#### **Empresa - Tavares & Guerreiro, Lda.**

- A entidade Docapesca é proprietária e gestora da infraestrutura que é utilizada por esta empresa na exploração das três linhas entre Olhão e as três ilhas barreira (Armona, Culatra e Farol), a qual assenta numa licença anual passada pela Docapesca.
- No embarque e desembarque é utilizado um cais flutuante com 20 metros.
- Todos os cais de embarque e desembarque têm acesso para pessoas com mobilidade reduzida, assim como bilheteiras guarnecidas com pessoal, mas nenhum deles tem máquinas de venda automática de bilhetes.
- A empresa não indicou qual é a entidade à qual reencaminha as reclamações, nem o número de reclamações recebidas.

#### **7.6.2. Serviço marítimo-turístico de transporte de passageiros**

Segundo a Câmara Municipal de Faro existem 10 entidades<sup>81</sup> a desenvolver atividade no âmbito do transporte marítimo-turístico de transporte de passageiros (anexo I).

Uma caracterização mais aprofundada destas empresas implicará uma recolha adicional de informação, em posterior ação de supervisão, incluindo informação a recolher junto do Turismo de Portugal e com as entidades locais.

---

<sup>81</sup> Das quais fazem parte as empresas Silnido – Transportes Fluviais, Lda. e Animaris, Lda.

## 8. Transporte de mercadorias em vias navegáveis interiores

Importa fazer uma referência ao transporte de mercadorias em vias navegáveis interiores, com base nos dados recolhidos pela AMT, ainda que os mesmos se tenham revelado insuficientes para uma caracterização global, que deverá ser posteriormente aprofundada,

Este mercado tem um carácter marginal face à totalidade do mercado de transportes, tanto quanto ao número de empresas, como quanto ao volume de mercadorias transportado. Com efeito, das 7 empresas às quais foi enviado o questionário, por se encontrarem registadas como armador local, constatou-se que 4 (57%) não efetuam transporte de mercadorias, mas sim outras atividades associadas, como sejam a atividade de reboque

As restantes 3 empresas pertencem ao mesmo grupo – Grupo ETE –, o qual desenvolve a sua atividade no Rio Tejo. Através de informação pública desse grupo e da APL, é possível, contudo, depreender que a atividade se encontra em crescimento, com impactos positivos na eficiência da movimentação portuária, descongestionamento das vias terrestres e redução de emissões, ainda que represente uma pequena parte de todo o mercado do transporte de mercadorias.

Não foi possível obter informação da Administração do Porto do Douro e Leixões (APDL) mas esta divulgou publicamente que, em 2017, o transporte de mercadorias registou um aumento exponencial com cerca de 52 mil toneladas de carga movimentada - o que representa um aumento de 66% face ao ano anterior – e que a principal mercadoria transportada na Via Navegável do Douro foi o granito, proveniente dos portos comerciais da Várzea e Sardoura, para exportação com destino, maioritariamente, aos Países Baixos, Alemanha e Suécia, não foram apresentados dados para efeitos deste relatório.

De referir que, de acordo com a Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente, no Rio Tejo, pretende-se investir no transporte fluvial de mercadorias de forma a obter *“redução de emissões de gases com efeito de estufa e a transferência modal (rodoviário para fluvial) reforçando a ligação e articulação do porto às plataformas logísticas da zona norte do Porto de Lisboa, tornando-o assim*

*mais eficiente e mais eficaz na capacidade de distribuição e escoamento de carga”, o que indicia um alinhamento das políticas empresariais e públicas nesta matéria.*

No caso do Rio Douro pretende-se *“possibilitar e potenciar o transporte fluvial de mercadorias (...), articulado com o turismo de cruzeiro”* e *“melhorar as condições de navegação no rio Douro para níveis standard europeus, aumentando a capacidade de tráfego da via navegável e os seus níveis de segurança, em termos de comunicações, sinalização, correção do canal navegável e reabilitação das eclusas, promovendo a sustentabilidade ambiental, o turismo e o desenvolvimento regional”*.

Os dados recebidos na AMT não permitem, assim, caracterizar, de forma precisa, o transporte fluvial de mercadorias, em termos de volume transportado ou das embarcações utilizadas. Ainda que existisse um objetivo inicial de caracterização mais abrangente, a informação recolhida pela AMT, que será aprofundada numa próxima ação de diagnóstico.

## **9. Conclusões e recomendações**

A atividade da AMT, enquanto regulador económico independente do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes, encontra-se especificamente direcionada para a promoção e proteção do interesse público da Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável, a par da construção de um paradigma de concorrência não falseada, sendo suportada nos pilares estratégicos de: (1) avaliação de *compliance* das vertentes determinantes da competitividade do presente ecossistema; (2) conhecimento compreensivo e atualizado; (3) supressão de falhas de mercado; (4) sem gerar falhas de Estado, incluindo as de regulamentação; e (5) tendo em vista a promoção da confluência dos equilíbrios dinâmico e resiliente das racionalidades dos investidores, das pessoas (Profissionais/Clientes/Utilizadores/Cidadãos) e dos contribuintes.

Neste contexto, afigurou-se ser necessária a implementação de um diagnóstico do mercado do transporte em via navegável interior de passageiros e mercadorias, porque se perfila essencial e inovador para um correto exercício das competências legalmente cometidas à AMT e, do mesmo passo, porque permite avaliar todos os contornos das recentes alterações legislativas e antecipar as tendências futuras do setor, em sintonia com o Plano de Atividades para 2019 e atribuições da AMT.

Face à ausência de mecanismos eficientes de transmissão de informação, o presente relatório preliminar centrou-se no tratamento circunstanciado sobre o universo de empresas que prestam serviços de transporte fluvial de passageiros, bem como sobre as condições em que esses serviços são prestados e as respetivas áreas geográficas de atuação, com o objetivo de aportar valor adicional aos dados habitualmente publicados pelo INE e pelo IMT, efetuando um retrato mais abrangente do setor, e ponderando a elaboração de considerações de âmbito regulatório e/ou de melhoria do enquadramento legal e regulamentar face às alterações estruturais em curso, e, em paralelo, dar um contributo, à luz das atribuições legalmente cometidas à AMT, no sentido de:

- Disseminar conhecimento junto das autoridades de transportes, permitindo o cabal desempenho das suas atribuições, considerando a publicação da Lei n.º 50/2018, de 16 de agosto, e do Decreto-Lei n.º 58/2019, de 30 de abril, em especial no que se refere à recolha de informação para o planeamento e elaboração de peças de concurso para a contratualização, até ao final de 2019, do serviço público de transporte de passageiros regular em vias navegáveis interiores, ao abrigo do RJSPTP;
- Dotar a AMT da informação essencial à supervisão e fiscalização do cumprimento de obrigações legais nacionais e europeias e ao funcionamento do Observatório dos Mercados da Mobilidade, Preços e Estratégias Empresariais.

Neste sentido, o presente relatório resulta da realização de uma análise aos elementos remetidos por 45 entidades (a Docapesca, as administrações portuárias (6), as câmaras municipais com vias navegáveis interiores onde se efetue transporte de passageiros, segundo dados públicos (9) e as empresas de transporte de passageiros em vias navegáveis interiores (22) e de mercadorias (7)), a quem foi enviado um pedido de informação, sob a forma de questionário, assim como da análise dos dados disponíveis nos *sites* do IMT e do INE, para o período 2015-2017.

O questionário dirigido às empresas solicitava informação específica relativa à caracterização da empresa e às diversas linhas de transporte em vias navegáveis interiores por ela exploradas. A informação solicitada às administrações portuárias, Docapesca e câmaras municipais tinha um caráter mais genérico, uma vez que nestas

não existe, na maior parte das situações, histórico de gestão ou supervisão contratual deste tipo de serviços, acrescendo o facto de não existir um registo central harmonizado (com dados comparáveis) relativo a todas as empresas que fazem transporte fluvial (turístico e de serviço público). A informação foi ainda desagregada ao nível das comunidades intermunicipais (CIM) e das áreas metropolitanas (AM), para as 15 empresas que responderam que faziam transporte de passageiros em vias navegáveis interiores.

A análise da informação recolhida, reportada pelas empresas e entidades públicas, comporta uma série de constatações ao nível da atividade da empresa, dos elementos relativos à exploração de serviço público de transporte de passageiros regular, das infraestruturas que lhe estão associadas.

De acordo com os dados recebidos e analisados, o serviço público de transporte de passageiros fluvial regular é prestado por 15 empresas que operam 27 linhas de Norte a Sul do País<sup>82</sup>. 64% das empresas que prestam um serviço público de transporte de passageiros regular também declararam prestar um serviço de transporte turístico.

O acesso à atividade é assegurado de diversas formas, seja através de uma inscrição como armador de tráfego local no IMT ou inscrição na Docapesca, não existindo um regime legal abrangente e transversal que defina os requisitos de acesso à atividade, como é o caso, salvaguardando as devidas diferenças, no transporte rodoviário ou ferroviário.

O acesso ao mercado, ainda que sujeito ao RJSPTP, é realizado de diferentes formas, seja através de contratos de concessão, ou de contratos de serviço público, celebrados seja com autoridades de transporte, seja com administrações portuárias, seja com a Docapesca.

A maioria das empresas analisadas possui um CAE principal não relacionado com a atividade de transporte de passageiros por vias navegáveis interiores, o que poderá estar relacionado com o facto de muitas destas empresas estarem inscritas no RNAAT e desenvolverem, formalmente, a sua atividade na área turística.

No período entre 2015 e 2017, todas as empresas apresentam uma taxa de crescimento anual médio do seu volume de negócios positiva. Todavia, para algumas destas

---

<sup>82</sup> Com exclusão da ligação fluvial do Rio Minho para efeitos de descrição circunstanciada de indicadores.

empresas, o volume de negócios refere-se à totalidade da atividade da empresa, não havendo separação contabilística por atividade, pelo que não é possível saber se este crescimento do volume de negócios diz respeito apenas à atividade do transporte ou incluir atividades relacionadas, como sejam, a restauração.

Regra geral, nas empresas que exercem a atividade em regime sazonal, o número de trabalhadores é inferior a 10 trabalhadores e, em algumas empresas, é nulo, o que significa que estas contratam à medida das necessidades.

Por outro lado, o combustível utilizado pelas empresas que prestam serviço público de transporte de passageiros regular é o gasóleo, com exceção de uma que opera na AMAL e que utiliza a gasolina.

Com exceção de duas empresas, assistiu-se, no triénio em análise, a um aumento generalizado do número de passageiros transportados, com uma taxa de crescimento anual média do número de passageiros transportados de cerca de 30%.

Também se constataram divergências entre os dados divulgados pelo INE e pelo IMT e os dados reportados à AMT, o que poderá estar relacionado com a inexistência de reporte de dados harmonizados, bem como com o âmbito no qual a informação foi solicitada pelas diferentes entidades, com os diferentes requisitos de acesso à atividade, com os diferentes títulos habilitantes para a exploração do serviço público de transporte de passageiros regular, assim como com a natureza/classificação da sua atividade principal.

A maioria das empresas paga uma taxa para utilização da infraestrutura nos cais de embarque e desembarque, seja a uma administração portuária ou à Docapesca. Nestes cais, são disponibilizados, na grande maioria dos casos, acessos para pessoas com mobilidade reduzida, assim como bilheteiras guarnecidas com pessoal para a venda de títulos.

Outrossim, quanto à receção e tratamento das reclamações de passageiros, apenas uma minoria das empresas envia as suas reclamações para a AMT. As restantes enviam-nas para outras entidades, nomeadamente, ASAE, IMT e Turismo de Portugal, independentemente de se tratar de transporte público ou turístico.

Estes resultados permitem obter um primeiro e preliminar diagnóstico do mercado do transporte em vias navegáveis interiores, o qual poderá, desde já, auxiliar as

autoridades de transportes no processo de assunção de competências no âmbito do Decreto-Lei n.º 58/2019, de 30 de abril, designadamente para o processo de planeamento e elaboração de peças de concurso para a contratualização de serviços públicos nos termos do RJSPTP.

Finalmente, do ponto de vista da AMT, esta informação permite criar conhecimento relativo ao ecossistema do transporte em vias navegáveis interiores, o qual será aprofundado no exercício das suas funções de supervisão e fiscalização do cumprimento de obrigações legais nacionais e europeias, quanto a enquadramento contratual, controlo de compensações por serviços de interesse económico geral e monitorização de âmbito tarifário, entre outras.

No que se refere ao transporte de mercadorias em via navegável interior, poderemos afirmar, com base nos dados preliminarmente obtidos, que o mesmo detém uma quota marginal no mercado do transporte em via navegável interior, não tendo sido possível obter dados tão detalhados e específicos como seria desejável. O mesmo se dirá quanto ao transporte turístico de passageiros, pelo que será necessário um diagnóstico posterior para ambos os mercados.

Não obstante, as conclusões da presente análise permitem efetuar algumas recomendações ao Governo orientadas para determinados aspetos específicos, designadamente:

#### **Recomendação n.º 1- Acesso à atividade de transporte fluvial de passageiros**

O acesso à atividade de exploração do serviço público de transporte de passageiros, encontra-se regulamentada no artigo 15.º do RJSPTP e que estipula que “*o serviço público de transporte de passageiros apenas pode ser explorado por pessoas singulares ou coletivas que cumpram os requisitos de acesso à atividade nos termos da legislação aplicável*”.

Ora, tal como se constata através dos dados recolhidos, para a mesma atividade – transporte de passageiros ou de mercadorias - o regime jurídico da atividade dos transportes com embarcações de tráfego local não se aplica, formalmente e na prática, a todas as empresas e não dá cobertura a todas as questões associadas à prestação de serviços desta natureza, pelo menos com os requisitos que são exigidos para outros



modos de transporte, designadamente quanto a capacidade financeira, técnica e profissional.

Para além do mais, o regime de acesso à atividade de transporte turístico tem requisitos e exigências substancialmente diferente dos associados à atividade de serviço público de transporte de passageiros regular quando, em alguns casos, não existe distinção, na prática, entre ambas as atividades de transporte.

Ademais, o acesso ao mercado e a prestação da atividade de transporte de passageiros encontram-se regulados por diferentes títulos habilitantes – licenças, contratos de prestação de serviço público de transporte de passageiros ou contratos de concessão, ainda que dentro do mesmo tipo de transporte – regular ou turístico –, o que indicia a necessidade de ponderação da implementação de um processo de harmonização das condições contratuais, ao abrigo do RJSPTP e do Regulamento, quanto ao serviço público de transporte de passageiros regular, bem como a avaliação das situações de transporte de passageiros regular que é classificado como turístico, mas que na prática – no âmbito da sua efetiva execução ou disponibilização ao público - poderá configurar serviço público de transporte, devendo ser enquadrado naqueles diplomas.

Acresce ainda que a importância da existência de regras harmonizadas entre agentes económicos tem impactos positivos na promoção de um ambiente concorrencial equitativo no mercado, mitigando ou eliminando eventuais distorções concorrenciais, sobretudo no contexto de possibilidade de coexistência de empresas públicas e privadas e de abertura ao mercado potenciado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho,

Neste sentido, **a AMT recomenda a reavaliação do enquadramento legal relativo ao acesso à atividade do transporte de passageiros em vias navegáveis interiores**, alinhando-o com semelhantes exigências dos restantes modos e salvaguardando as devidas diferenças e articular o mesmo com o RJSPTP e o Regulamento.

Assim, à semelhança dos outros modos de transporte, podem ser ponderados mecanismos legais de supervisão, designadamente a criação de um regime de licenciamento com requisitos de manutenção da licença, com vertentes económica, operacional e qualidade de serviço. Pode ainda ser ponderada a obrigatoriedade de utilização do CAE associado ao transporte de passageiros, por todas as empresas que o realizem, seja a título principal ou secundário.

Importa, do mesmo passo, avaliar e esclarecer o enquadramento institucional existente, designadamente no que se refere ao transporte turístico de passageiros, na Via Navegável do Douro, onde a APDL e as autarquias possuem competências de regulamentação da atividade de transporte turístico de passageiros.

Importará também ponderar o aprofundamento da figura do “táxi fluvial”, em face da a mesma não se encontrar regulamentada e apenas prevista, genericamente, no âmbito do transporte turístico, avaliando as potencialidades da sua utilização no âmbito do transporte público e regular.

Finalmente, será de avaliar se as incongruências referidas poderão constituir um constrangimento ao desenvolvimento do Ecosistema do Transporte em Vias Navegáveis Interiores num contexto de intermodalidade e de promoção do acesso à atividade e ao mercado, de crescente digitalização e descarbonização da economia e da necessidade de uma adequada e eficaz supervisão e fiscalização por parte de entidades públicas.

### **Recomendação n.º 2 – Reporte da atividade**

Relativamente ao cumprimento de obrigações legais, regulamentares e contratuais que enformem e disciplinem a prestação e disponibilização de serviços de transporte de passageiros, importa reforçar que apesar do RJSPTP se aplicar ao serviço público de transporte de passageiros em via navegável interior, o mesmo não se encontra adaptado ou regulamentado quanto a todas as especificidades desta atividade, designadamente no que diz respeito ao dever de informação e comunicação estipulado no artigo 22.º do RJSPTP.

Constata-se ainda que, à data de elaboração do presente relatório, nenhuma das empresas analisadas se encontrava registada como operadores no Sistema de Informação Geográfica de Gestão de Carreiras (SIGGESC), assim como não se encontravam registadas as carreiras por elas efetuadas.

Tendo em conta que muitas destas ligações se encontram integradas em redes de transporte público de âmbito local e regional e disponibilizam tarifários integrados, a falta de registo destes serviços prejudica uma visão integral e intermodal do sistema de transportes.

Por forma a dar cumprimento ao artigo 22.º do RJSPTP, a **AMT recomenda que sejam introduzidas modificações técnicas no SIGGESC que permitam fazer o reporte de todos os serviços transporte público regular de passageiros, incluindo as vias navegáveis interiores.**

Também será de ponderar a introdução de mecanismos efetivos (incluindo de fiscalização) que garantam que empresas licenciadas para o transporte turístico de passageiros não efetuem, de facto, transporte público sem o cumprimento dos requisitos a este associados, tal como anteriormente referido pela AMT<sup>83</sup>.

Importaria ainda adaptar, clarificar ou criar mecanismos de reporte, transmissão e tratamento de informação relativa ao transporte turístico e de mercadorias em vias navegáveis interiores, entre os operadores e as entidades públicas envolvidas (Administrações portuárias, IMT, Turismo de Portugal e AMT).

### **Recomendação n.º 3 – Direitos dos passageiros**

No que se refere aos direitos dos passageiros, o Regulamento (UE) n.º 1177/2010, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de novembro, e Decreto-Lei n.º 7/2014, de 15 de janeiro, estabelece regras quanto a direitos dos passageiros dos serviços de transporte marítimo e por vias navegáveis interiores.

Não obstante, e como referido em anterior relatório da AMT<sup>84</sup>, o Decreto-Lei n.º 7/2014, de 15 de janeiro, não integra nem está especialmente adaptado para o transporte de passageiros em vias navegáveis interiores de carácter urbano e local e quanto integrado em redes de transporte público de passageiros intermodais.

Independentemente da existência de contratos de serviço público ou de concessão onde se estabeleçam obrigações de serviço público e indicadores de qualidade mais especificadas e adaptadas aos circunstancialismos locais, e regras quanto ao seu cumprimento e sancionamento, importa ponderar a alteração ao **Decreto-Lei n.º 7/2014, de 15 de janeiro, no sentido de conferir ao transporte de passageiros em vias navegáveis interiores uma proteção igual ou semelhante aos restantes**

<sup>83</sup> [https://www.amt-autoridade.pt/media/1741/diagnostico\\_transporte\\_passageiros\\_ambito-turistico.pdf](https://www.amt-autoridade.pt/media/1741/diagnostico_transporte_passageiros_ambito-turistico.pdf).

<sup>84</sup> [https://www.amt-autoridade.pt/media/1615/relatorio\\_acao\\_diagnostico\\_condicoesgerais\\_transportepublicopassageiros.pdf](https://www.amt-autoridade.pt/media/1615/relatorio_acao_diagnostico_condicoesgerais_transportepublicopassageiros.pdf).

**modos de transporte, sobretudo em zonas urbanas onde se realizam viagens multimodais.**

Tal avaliação deverá ainda ter em conta a necessidade de tratar, de forma adequada, os passageiros em viagens multimodais, utilizando diversos modos de transportes e ponderar, de forma integrada, o papel dos novos modelos de negócio e respetivos agentes económicos que intermediam as relações entre os passageiros e os prestadores de serviços de transportes.

Tal pode ter um impacto direto também na harmonização das cláusulas contratuais/gerais/contrato de transporte/termos de utilização das diversas empresas, ponderando-se a sua harmonização, tratando-se de serviço público de transporte de passageiros ou turístico de passageiros, protegendo, desta forma, os direitos dos passageiros, seja em transporte turístico, seja em transporte público, e, em simultâneo, clarificando as competências de diversas entidades públicas.

O mesmo se dirá quanto a normas de qualidade, considerando que se pode diligenciar pela elaboração de normas portuguesas de qualidade para o transporte em vias navegáveis interiores à semelhança do que já existe para outros modos de transporte.

Finalmente, considerando as atribuições e competências da AMT importa também estabelecer as seguintes prioridades em termos de atuação neste ecossistema:

**Prioridade 1- Aprofundamento da caracterização do mercado:**

- Completar e aprofundar a informação obtida quanto à atividade de transporte de mercadorias e passageiros (público e turístico) em vias navegáveis interiores, junto das entidades já inquiridas e alargar o seu âmbito a outras entidades.

**Prioridade 2 -Supervisão do setor:**

- Acompanhar a implementação do processo de descentralização de competências e de contratualização de serviços públicos;
- Avaliar eventuais casos concretos de sobreposição ou indistinção de serviços públicos e turísticos;
- Avaliar eventuais distorções concorrenciais, decorrentes ou não de falhas de Estado.

**Prioridade 3 - Reporte da atividade**



- Ponderar a instituição de instrumentos de reporte de informação periódicos no atual enquadramento legal, por via regulamentar ou administrativa, quanto a transporte mercadorias e de passageiros em vias navegáveis interiores.

## **Anexo A – Lista das entidades às quais foi enviado o questionário, com indicação da respetiva resposta**

- 6 administrações portuárias:
  - Administração dos Portos de Douro, Leixões e Viana do Castelo (APDL);
  - Administração do Porto de Aveiro (APA);
  - Administração do Porto da Figueira da Foz (APFF);
  - Administração do Porto de Lisboa (APL);
  - Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra (APSS);
  - Administração dos Portos de Sines e do Algarve (APS).
- 7 empresas de transporte fluvial de mercadorias:
  - Empresa de Tráfego e Estiva, S.A.;
  - ETE Fluvial (ex-Socarfer – Transportes e Serviços Integrados, Ld.<sup>a</sup>);
  - Socrenaval – Sociedade de Queretagem e Construção Naval do Rio Douro, Ld.<sup>a</sup>;
  - Socarmar – Sociedade de Cargas e Descargas Marítimas, S.A.;
  - Petróleos de Portugal - Petrogal, S.A.;
  - Rebonave - Reboques e Assistência Naval, Ld.<sup>a</sup>;
  - Sacor Marítima, S.A.
- 22 empresas de transporte fluvial de passageiros:
  - Irmãos Portela - Circuitos Turísticos, Fluviais, Ld.<sup>a</sup>;
  - Menino do Douro - Unipessoal, Ld.<sup>a</sup>;
  - Três Séculos - Realizações Hoteleiras, Ld.<sup>a</sup>;
  - Margem Flamingo, Ld.<sup>a</sup>;
  - Soflusa - Sociedade Fluvial de Transportes, S.A.
  - Transtejo - Transportes Tejo, S.A.
  - Hello Boat, Ld.<sup>a</sup>;
  - Atlantic Ferries, S.A.
  - Macieira Coelho Investimentos, Ld.<sup>a</sup>;
  - Silnido - Transportes Fluviais, Ld.<sup>a</sup>;
  - Harmonia - Atividades Turístico Marítimas, Ld.<sup>a</sup>;
  - Ricardo Badalo Unipessoal, Ld.<sup>a</sup>;
  - Empresa de Transportes do Rio Guadiana, Ld.<sup>a</sup>;
  - Tavares & Guerreiro, Ld.<sup>a</sup>;



- Câmara Municipal de Caminha;
- Câmara Municipal de Gondomar;
- Animaris – Animação Turística, Ld.ª;
- Pinto Moreira, Transportes e Serviços, Ld.ª;
- Pioneiro do Rio, Serviços Marítimos, Ld.ª;
- Viamar - Sociedade de Viagens Peniche - Berlenga, Ld.ª;
- Noquimar - Transportes Marítimos, Ld.ª;
- Atlantic Tugs, Ld.ª.
- 10 entidades públicas:
  - Docapesca;
  - Câmara Municipal de Aveiro;
  - Câmara Municipal de Faro;
  - Câmara Municipal de Lisboa;
  - Câmara Municipal de Olhão;
  - Câmara Municipal de Peniche;
  - Câmara Municipal de Porto;
  - Câmara Municipal de Tavira;
  - Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia;
  - Câmara Municipal de Vila Real de Santo António.



## Anexo B – Tabela enviada às empresas de transporte de passageiros, no âmbito do pedido de informação



Pedido de informação

PRAZO DE ENVIO DA INFORMAÇÃO SOLICITADA: **15 de fevereiro de 2019**

Recolha de informação para efeitos estatísticos e de observação do mercado do transporte fluvial de passageiros, no âmbito das alíneas e), p), t) e u) do n.º 1 do artigo 5.º dos Estatutos da AMT, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio.

### Estrutura do ficheiro

#### 1. Caracterização da empresa

- 1.1 Identificação da empresa
- 1.2 Estrutura acionista
- 1.3 Membros do Conselho de Administração/Gerência
- 1.4 Contratualização de exploração serviço de transporte
- 1.5 Reclamações
- 1.6 Informação operacional

#### 2. Carreiras, Embarcações e Infraestrutura

- 2.1 Carreiras fluviais exploradas
- 2.2 Características da frota
- 2.3 Características da infraestrutura

### Instruções de preenchimento:

- 1) O presente ficheiro é composto por um total de 3 folhas (incluindo a atual).
- 2) Todas as questões são de preenchimento obrigatório. Caso a informação não seja aplicável deverão preencher com "N/A" justificando na coluna das observações. Quando necessário deverão adicionar-se linhas - essas situações são indicadas com o símbolo "(...)".
- 3) Sempre que a informação estiver disponibilizada publicamente, além do preenchimento da tabela, deve ser inserido o respetivo link.
- 4) O ficheiro preenchido deverá ser enviado, juntamente com os documentos anexados, para o endereço eletrónico: [ds@amt-autoridade.pt](mailto:ds@amt-autoridade.pt)

## 1. Identificação da empresa - transporte de passageiros

### 1.1 Identificação da empresa

- 1.1.1 Nome da empresa/Denominação social
- 1.1.2 Número de identificação fiscal (NIF)
- 1.1.3 Código CAE (Classific. da Atividade Económica)
- 1.1.4 Capital Social
- 1.1.5 Sede social
- 1.1.6 N.º do alvará
- 1.1.7 Entidade emissora do alvará
- 1.1.8 N.º da licença
- 1.1.9 Entidade emissora da licença
- 1.1.10 Sítio da internet (website)
- 1.1.11 Outro(s) website(s) com informação relevante


### 1.2 Estrutura acionista

Nome do acionista/sócio	NIF do acionista/sócio	% do capital/quota
(...)		

### 1.3 Membros do Conselho de Administração/Gerência

Cargo	Mandato (início e fim)	Nome
(...)		

## 1.4 Contratualização de exploração serviço de transporte

1.4.1	Forma de contratualização (contrato de concessão, contrato de prestação do serviço, licença, autorização, outra)	
1.4.2	Designação do contrato	
1.4.3	Designação da entidade concedente/licenciadora	
1.4.4	NIF da entidade concedente	
1.4.5	Objeto	
1.4.6	Data de início	
1.4.7	Data de fim	
1.4.8	Estão definidas obrigações de serviço público?	
1.4.9	Estão definidas compensações financeiras ou outras contrapartidas financeiras?	

## 1.5 Reclamações

1.5.1	Número de livros de reclamações disponíveis	
1.5.2	Entidade a quem são remetidas as reclamações	

	Unidades	2015	2016	2017	Observações
1.5.3	Número de reclamações recebidas	número			

## 1.6 Informação operacional

	Unidades	2015	2016	2017	Observações
1.6.1	Volume de negócios	10 <sup>^3</sup> euros			
1.6.2	Resultado Operacional	10 <sup>^3</sup> euros			
1.6.3	Resultado líquido	10 <sup>^3</sup> euros			
1.6.4	Valor do passivo	10 <sup>^3</sup> euros			
1.6.5	Valor do activo	10 <sup>^3</sup> euros			
1.6.6	Passageiros Transportados	número			
1.6.7	N.º de trabalhadores a 31 de dezembro	número			





## Anexo C – Tabela enviada às empresas de transporte de mercadorias, no âmbito do pedido de informação



Pedido de informação

PRAZO DE ENVIO DA INFORMAÇÃO SOLICITADA: **15 de fevereiro de 2019**

Recolha de informação para efeitos estatísticos e de observação do mercado do transporte fluvial de mercadorias, no âmbito das alíneas e), p), t) e u) do n.º 1 do artigo 5.º dos Estatutos da AMT, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio.

### Estrutura do ficheiro

#### 1. Caracterização da empresa

- 1.1 Identificação da empresa
- 1.2 Estrutura acionista
- 1.3 Membros do Conselho de Administração/Gerência
- 1.4 Reclamações
- 1.5 Informação operacional

#### 2. Carreiras, Embarcações e Infraestrutura

- 2.1 Carreiras fluviais exploradas
- 2.2 Características da frota
- 2.3 Características da infraestrutura

### Instruções de preenchimento:

- 1) O presente ficheiro é composto por um total de 3 folhas (incluindo a atual).
- 2) Todas as questões são de preenchimento obrigatório. Caso a informação não seja aplicável deverão preencher com "N/A" justificando na coluna das observações. Quando necessário deverão adicionar-se linhas - essas situações são indicadas com o símbolo "(...)".
- 3) Sempre que a informação estiver disponibilizada publicamente, além do preenchimento da tabela, deve ser inserido o respetivo link.
- 4) O ficheiro preenchido deverá ser enviado, juntamente com os documentos anexados, para o endereço eletrónico: [ds@amt-autoridade.pt](mailto:ds@amt-autoridade.pt)

## 1. Identificação da empresa - transporte de mercadorias

### 1.1 Identificação da empresa

- 1.1.1 Nome da empresa/Denominação social
- 1.1.2 Número de identificação fiscal (NIF)
- 1.1.3 Código CAE (Classific. da Atividade Económica)
- 1.1.4 Capital Social
- 1.1.5 Sede social
- 1.1.6 N.º do alvará
- 1.1.7 Entidade emissora do alvará
- 1.1.8 N.º da licença
- 1.1.9 Entidade emissora da licença
- 1.1.10 Sítio da internet (website)
- 1.1.11 Outro(s) website(s) com informação relevante


### 1.2 Estrutura acionista

Nome do acionista/sócio	NIF do acionista/sócio	% do capital/quota
(...)		

### 1.3 Membros do Conselho de Administração/Gerência

Cargo	Mandato (início e fim)	Nome
(...)		

## 1.4 Reclamações

1.5.1	Número de livros de reclamações disponíveis					
1.5.2	Entidade a quem são remetidas as reclamações					
1.5.3	Número de reclamações recebidas	Unidades	2015	2016	2017	Observações
		número				

## 1.5 Informação operacional

	Unidades	2015	2016	2017	Observações
1.6.1	Volume de negócios	10 <sup>3</sup> euros			
1.6.2	Resultado Operacional	10 <sup>3</sup> euros			
1.6.3	Resultado líquido	10 <sup>3</sup> euros			
1.6.4	Valor do passivo	10 <sup>3</sup> euros			
1.6.5	Valor do activo	10 <sup>3</sup> euros			
1.6.6	Volume de mercadorias transportadas	número			
1.6.7	N.º de trabalhadores a 31 de dezembro	número			

## 2. Carreiras, Embarcações e Infraestrutura

### 2.1 Ligações fluviais exploradas

#	Designação	Terminal 1 (local e concelho)	Terminal 2 (local e concelho)	Travessia		Observações
				Extensão (Km)	Duração (min)	
1						
2						
3						
4						
(...)						

### 2.2 Características da frota

Nome da embarcação	Proprietário da embarcação	Ligações onde a embarcação é utilizada	Volume		Tripulação (número)	Tipo de Combustível (e.g., gasóleo)	Idade (anos)	Observações
			N.º	Tipo de mercadorias				
(...)								

Idade Média da Frota

### 2.3 Características da infraestrutura na prestação do serviço de transporte de mercadorias

Terminal	Proprietário	Entidade gestora	Comprimento do cais (m)
(...)			



## **Anexo D – Tabela enviada às entidades públicas relativa ao transporte fluvial de passageiros, no âmbito do pedido de informação**



### **Pedido de informação**

**PRAZO DE ENVIO DA INFORMAÇÃO SOLICITADA: 15 de fevereiro de 2019**

Recolha de informação para efeitos estatísticos e de observação do mercado do transporte fluvial de passageiros no âmbito das alíneas e), p), t) e u) do n.º 1 do artigo 5.º dos Estatutos da AMT, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio.

### **Estrutura do ficheiro**

- 1. Identificação da empresa**
- 2. Carreiras, Embarcações e Infraestrutura**
  - 2.1 Carreiras fluviais exploradas
  - 2.2 Características da frota
  - 2.3 Características da infraestrutura

### **Instruções de preenchimento:**

- 1) O presente ficheiro é composto por um total de 3 folhas (incluindo a atual).
- 2) Todas as questões são de preenchimento obrigatório. Caso a informação não seja aplicável, devem preencher com "N/A" justificando na coluna das observações. Quando necessário deverão adicionar-se linhas - essas situações são indicadas com o símbolo "...".
- 3) Sempre que a informação estiver disponibilizada publicamente, além do preenchimento da tabela, deve ser inserido o respetivo link
- 4) O ficheiro preenchido deverá ser enviado, juntamente com os documentos anexados, para o endereço eletrónico: [ds@amt-autoridade.pt](mailto:ds@amt-autoridade.pt)

## 1. Identificação da empresa - transporte de passageiros

1.1 Identificação da empresa								
#	Nome da empresa/ Denominação social	Número de identificação fiscal (NIF)	Alvará		Licença		Contrato/autorização	
			N.º	Entidade emissora	N.º	Entidade emissora	N.º	Entidade contratante
1								
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10								
(...)								



## 2. Carreiras, Embarcações e Infraestrutura

2.1 Identificação das carreiras/linhas exploradas							
#	Nome da empresa (deverão ser inseridos todos os operadores identificados na folha 1)	Designação da carreira/linha explorada*	Serviço de transporte (regular/público, ocasional, turístico, etc)	Terminal 1 (local e concelho)	Terminal 2 (local e concelho)	Travessia	
						Extensão (Km)	Duração (min)
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
(...)							

\* Deverão ser introduzidas as linhas necessárias à elencagem de todas as carreiras e linhas exploradas por cada operador

2.2 Identificação da frota				
N.º de embarcações	Carreira(s)/Linha(s) onde a embarcação é utilizada	Lotação total (número)		
		Passageiros	Automóveis ligeiros	Motociclos, bicicletas, etc...

2.3 Características da infraestrutura utilizada na prestação do serviço de transporte									
Carreira(s)/Linha(s) onde a embarcação é utilizada	Terminal/estação	Proprietário	Entidade gestora	Forma de contratação subjacente à utilização da infraestrutura pelo operador	Existe acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida? (S/N)	Estão disponíveis bilheteiras guarnecidas com pessoal? (S/N)	Estão disponíveis máquinas para venda automática de bilhetes? (S/N)	Está disponível o livro vermelho de reclamações? (S/N)	Observações



## **Anexo E – Tabela enviada às administrações portuárias relativa ao transporte fluvial de passageiros, no âmbito do pedido de informação**



### **Pedido de informação**

**PRAZO DE ENVIO DA INFORMAÇÃO SOLICITADA: 15 de fevereiro de 2019**

Recolha de informação para efeitos estatísticos e de observação do mercado do transporte fluvial de passageiros no âmbito das alíneas e), p), t) e u) do n.º 1 do artigo 5.º dos Estatutos da AMT, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio.

### **Estrutura do ficheiro**

- 1. Identificação da empresa**
- 2. Carreiras, Embarcações e Infraestrutura**
  - 2.1 Carreiras fluviais exploradas
  - 2.2 Características da frota
  - 2.3 Características da infraestrutura

### **Instruções de preenchimento:**

- 1) O presente ficheiro é composto por um total de 3 folhas (incluindo a atual).
- 2) Todas as questões são de preenchimento obrigatório. Caso a informação não seja aplicável, devem preencher com "N/A" justificando na coluna das observações. Quando necessário deverão adicionar-se linhas - essas situações são indicadas com o símbolo "...".
- 3) Sempre que a informação estiver disponibilizada publicamente, além do preenchimento da tabela, deve ser inserido o respetivo link
- 4) O ficheiro preenchido deverá ser enviado, juntamente com os documentos anexados, para o endereço eletrónico: [ds@amt-autoridade.pt](mailto:ds@amt-autoridade.pt)

## 1. Identificação da empresa - transporte de passageiros

1.1 Identificação da empresa								
#	Nome da empresa/ Denominação social	Número de identificação fiscal (NIF)	Alvará		Licença		Contrato/autorização	
			N.º	Entidade emissora	N.º	Entidade emissora	N.º	Entidade contratante
1								
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10								
(...)								



## 2. Carreiras, Embarcações e Infraestrutura

2.1 Identificação das carreiras/linhas exploradas							
#	Nome da empresa (deverão ser inseridos todos os operadores identificados na folha 1)	Designação da carreira/linha explorada*	Serviço de transporte (regular/público, ocasional, turístico, etc)	Terminal 1 (local e concelho)	Terminal 2 (local e concelho)	Travessia	
						Extensão (Km)	Duração (min)
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
(...)							

\* Deverão ser introduzidas as linhas necessárias à elencação de todas as carreiras e linhas exploradas por cada operador

2.2 Identificação da frota				
N.º de embarcações	Carreira(s)/Linha(s) onde a embarcação é utilizada	Lotação total (número)		
		Passageiros	Automóveis ligeiros	Motociclos, bicicletas, etc...

2.3 Características da infraestrutura utilizada na prestação do serviço de transporte									
Carreira(s)/Linha(s) onde a embarcação é utilizada	Terminal/estação	Proprietário	Entidade gestora	Forma de contratação subjacente à utilização da infraestrutura pelo operador	Existe acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida? (S/N)	Estão disponíveis bilheteiras guarnecidas com pessoal? (S/N)	Estão disponíveis máquinas para venda automática de bilhetes? (S/N)	Está disponível o livro vermelho de reclamações? (S/N)	Observações



## **Anexo F – Tabela enviada às administrações portuárias relativa ao transporte fluvial de mercadorias, no âmbito do pedido de informação**



Pedido de informação

**PRAZO DE ENVIO DA INFORMAÇÃO SOLICITADA: 15 de fevereiro de 2019**

Recolha de informação para efeitos estatísticos e de observação do mercado do transporte fluvial de mercadorias no âmbito das alíneas e), p), t) e u) do n.º 1 do artigo 5.º dos Estatutos da AMT, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio.

### **Estrutura do ficheiro**

- 1. Identificação do operador**
- 2. Identificação das ligações exploradas**
- 3. Identificação da frota**
- 4. Características da infraestrutura**

### **Instruções de preenchimento:**

- 1) O presente ficheiro é composto por um total de 3 folhas (incluindo a atual).
- 2) Todas as questões são de preenchimento obrigatório. Caso a informação não seja aplicável, devem preencher com "N/A" justificando na coluna das observações. Quando necessário deverão adicionar-se linhas - essas situações são indicadas com o símbolo "...".
- 3) Sempre que a informação estiver disponibilizada publicamente, além do preenchimento da tabela, deve ser inserido o respetivo link
- 4) O ficheiro preenchido deverá ser enviado, juntamente com os documentos anexados, para o endereço eletrónico: [ds@amt-autoridade.pt](mailto:ds@amt-autoridade.pt)



1. Identificação dos operadores e serviços de transporte de mercadorias:

<b>1.1 Identificação dos operadores</b>								
#	Nome da empresa/ Denominação social	Número de identificação fiscal (NIF)	Alvará		Licença		Contrato/autorização	
			N.º	Entidade emissora	N.º	Entidade emissora	N.º	Entidade contratante
1								
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10								
(...)								



## 1. Identificação das ligações exploradas

2.1 Identificação das ligações exploradas						
#	Nome da empresa (deverão ser inseridos todos os operadores identificados na folha 1)	Designação da ligação*	Terminal 1 (local e concelho)	Terminal 2 (local e concelho)	Travessia	
					Extensão (Km)	Duração (min)
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
(...)						

\* Deverão ser introduzidas as linhas necessárias à elencagem de todas as ligações exploradas por cada operador

2.2 Identificação da frota					2.3 Características da infraestrutura utilizada na prestação do serviço de transporte				
N.º de embarcações	Carreira(s)/Linha(s) onde a embarcação é utilizada	Características			Mercadorias Volume admissível	Terminal	Proprietário	Entidade gestora	Observações
		Tripulação	Idade (anos)	Combustível utilizado					



### **Anexo G – Lista das entidades a operar na Ria de Aveiro, cuja atividade se enquadra no âmbito do transporte turístico**

Através de informação solicitada à Câmara Municipal de Aveiro, foi possível apurar que existem 10 entidades a operar na ria de Aveiro, cujas as licenças foram atribuídas por aquela entidade e cuja atividade se enquadra no âmbito do transporte turístico:

- Onda Colossal – Marítimo-Turísticos, Lda.
- Ecoria – Empresa Turística da Ria de Aveiro, Lda.
- Douro Acima – Transportes de Turismo e Restauração, Lda.
- Ria Norte Unipessoal, Lda.
- ACM Travel Unipessoal, Lda.
- Lovely Ria, Lda.
- Incrívelodisseia – Marítimo-Turísticos, Lda.
- Appropriate Numbers – Unipessoal, Lda.
- Espaço de Experiências, Lda.
- Empreendecidade, Lda.

## **Anexo H – Lista das entidades a operar no Rio Tejo cuja atividade se enquadra no âmbito do transporte turístico**

Através da informação solicitada à APL, foi possível apurar que existem 98 empresas a desenvolver atividade no âmbito do transporte marítimo-turístico, inscritas no Turismo de Portugal e cujas as licenças de acesso à exploração foram emitidas pela APL:

- Real Dreams, Unipessoal, Lda.
- Nigel Paul Smith
- Just Charming Unipessoal, Lda.
- Horizonte de Harmonia – Unipessoal, Lda.
- Pacífico Cruzies, Lda.
- Palmayachts, Lda.
- Gesink Turismo Náutico, Lda.
- Ardomar Clube de Vela
- Miracle Horizon, Lda.
- Adelaide Santos Cruz
- Catarina Sofia dos Reis Pereira Neiva Marques
- Ciphercapacity, Unipessoal, Lda.
- Pedro José Marques Morgado
- CVS Cabo Verde Shells, Unipessoal, Lda.
- Miguel Maria Sanches de Miranda Mourão
- Sea Sky – Portugal Charter, Lda.
- Luís Filipe Leonardo Vilela de Matos
- Francisco Pelica Garcia de Freitas
- Marcus & Carlos Informática, Lda.
- Luís Velosa Espírito Santo



- Luís Carlos Paes de Sande e Castro
- Velas a Bordo, Lda.
- ECCO Ocean Unipessoal, Lda.
- Tangente Meridiano – Unipessoal, Lda.
- Rui Manuel Dias de Sampaio Nunes
- GR Fun, Lda.
- Treino de Mar, Lda.
- AZ e RD, Lda.
- Hippotrip – Turismo Anfíbio, Lda.
- Retiro D'Aventura Animação Turística, Lda.
- Smooth Tours Unipessoal, Lda.
- Taguscruises, Lda.
- Cascais Ultimatexperiences, Lda.
- Ângelo Filipe da Silva Oliveira
- Daniela Mirela Craciun
- Mr. Boat – Gestão Emb. Recreio Prof. Unipessoal, Lda.
- Luís Miguel Araújo, Sociedade Unipessoal, Lda.
- Luís Nogueira Pinto, Unipessoal, Lda.
- À Grande – Unipessoal, Lda.
- CCF – Companhia de Cruzeiros Fluviais, Lda.
- ANPEVA – Nautical Events, Lda.
- Backpack, Comunicação, Unipessoal, Lda.
- Portobar, Lda.
- Aboi – Gestão e Comércio, Lda.
- Joaquim Miguel Marcos Reino



- Bluecaprice, Lda.
- Idália Luísa Heitor Monteiro
- Private Premium Tours, Lda.
- PYCPCL – Private Yacht Charters Portugal, Lda.
- Transtejo – Transportes do Tejo, S.A.
- António João Amaral Salvado Sanches
- Mário Jorge Robalo Sales Lopes
- Nuno Miguel Gomes e Azevedo
- Miguel Alberto Mirpuri Casal
- Alexandre Soares Correia, Unipessoal, Lda.
- Yatstay, Lda.
- João Cruz Gomes Castel-Branco Mota
- Discoveroasis Unipessoal, Lda.
- Ricardo Antunes Lopes Oliveira Frois
- Moonfleet Serviços Charter Unipessoal, Lda.
- Harfang - Mar, Aventura e Construção, Unipessoal, Lda.
- Megaverde, Unipessoal, Lda.
- Susana Irene Ferreira Rodrigues Afonso
- Há Mar ao Luar - Sociedade Turística e Imobiliária, Lda.
- Atlantic Teams and Regattas, S.A.
- Muitaventura, Unipessoal, Lda.
- LEGS – Logística, Engenharia e Gestão de Serviços, Lda.
- Tiago Manuel Rocha Bastos
- Salt River – Lisbon Boat Tours



- CARRISTUR - Inovação em Transportes Urbanos e Regionais, Sociedade Unipessoal, Lda.
- Hello Boat, Lda.
- Imoestevão Sociedade Imobiliária, Lda.
- Trust in the Present, Unipessoal, Lda.
- Andrii Nikolaichuk
- SBI – Sea Business and Investments, Lda.
- Patrícia Teixeira Marques Levy Lima
- Esgueira e Santos, Lda.
- Oceandoor Unipessoal, Lda.
- Coordenadabsoluta – Animação Turística, Lda.
- Weekendocean, Lda.
- Lendas do Tejo, Lda.
- Navibordo Unipessoal, Lda.
- Aquaeventos – Formação e Eventos Náuticos, Lda.
- Lisboa Vista do Tejo Transportes Turísticos – LVT, S.A.
- José Miguel Crisóstomo Damásio de Almeida
- Econaturismo, Lda.
- Nautisirius – Atividades de Animação Turística, Lda.
- River Sights, Lda.
- Feathers & Scales, Unipessoal, Lda.
- Gonçalo Nuno da Costa Martins Alves
- Extravagant Choice Unipessoal, Lda.
- Nosso Tejo, Lda.
- Pinguim Traquina, Lda.



- Meridian Season, Lda.
- Homem ao Leme, Lda.
- Helena Maria Gameiro Carreira Rodrigues
- Sailtrip Lisboa, Unipessoal, Lda.
- Bigspica, Lda.



## **Anexo I – Lista das entidades a operar no Rio Guadiana e na Ria Formosa, cuja atividade se enquadra no âmbito do transporte turístico**

Através da informação solicitada à Câmara Municipal de Faro foi possível apurar que existem 10 entidades a desenvolver atividade no âmbito do transporte marítimo-turístico de transporte de passageiros:

- Silnido – Transportes Fluviais, Lda.
- Animaris – Animação Turística, Lda.
- Formosamar, Lda.
- Lands – Turismo na Natureza, Lda.
- Naturanáutica, Lda.
- Estrela da Ria
- Islands 4 You – Turismo e Natureza, Lda.
- Turismo e Natureza Unipessoal, Lda.
- Mar Táxi
- Eduardo Melo F. Norte



Palácio Coimbra,  
Rua de Santa Apolónia, 53  
1100-468 Lisboa  
Tel: (+351) 211 025 800

[www.amt-autoridade.pt](http://www.amt-autoridade.pt)