



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
Secretaria Regional das Finanças, Planeamento e Administração Pública

Sua Excelência O Presidente da
Assembleia Legislativa da Região
Autónoma dos Açores
Rua Marcelino Lima 9901- 858 Horta

S/Referência	S/Comunicação	N/Referência	Data
S/2254/2023	28/08/2023	Sai-AP/2023/200	10/10/2023

ASSUNTO: Requerimento n.º 700/XII (PS) – “A enorme falta de transparência que continua a envolver o processo do estudo sobre o transporte marítimo de mercadorias na Região Autónoma dos Açores”, apresentado pelos Senhores Deputados Carlos Silva e Tiago Branco, do Grupo Parlamentar do Partido Socialista

Em resposta às questões colocadas no requerimento referido em epígrafe, subscrito pelos Senhores Deputados Carlos Silva e Tiago Branco, do Grupo Parlamentar do Partido Socialista, cumpre-me informar V. Ex^a. do seguinte:

- 1 – Remete-se a cópia integral do «Estudo sobre o Transporte Marítimo de Mercadorias na Região Autónoma dos Açores»;
- 2 – Não existem outras versões do «Estudo sobre o transporte marítimo de mercadorias na Região Autónoma dos Açores» senão o indicado na resposta anterior.

Com os melhores cumprimentos,

O Secretário Regional das Finanças, Planeamento e Administração Pública

Assinado por: **Duarte Nuno d'Ávila Martins de Freitas**
Data: 2023.10.10 14:52:24+00'00'

ESTUDO SOBRE O TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCADORIAS NA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

Relatório

Maio de 2023



Índice

1. Introdução

- 2. Enquadramento Legal
- 3. Caracterização da Situação Atual
- 4. Problemas e Desafios
- 5. Benchmarking
- 6. Cenários Analisados – Tráfego Local
- 7. Tempos de Rotação e Modelo de Transporte
- 8. Cenários Analisados – Cabotagem Insular
- 9. Cenário Adicional – Liberalização
- 10. Conclusões e Recomendações
- 11. Anexos

O presente documento apresenta o relatório do Estudo sobre o Transporte Marítimo de Mercadorias na Região Autónoma dos Açores (RAA).

Ao longo dos anos, tem sido frequentemente debatido qual será o melhor modelo para o transporte marítimo na Região Autónoma dos Açores.

Trata-se de uma temática que gera discussões acesas, havendo, naturalmente, uma heterogeneidade de pontos de vista por parte dos diferentes *stakeholders*, sejam eles entidades políticas e governamentais, entidades públicas, armadores de cabotagem insular, armadores de tráfego local, associações empresariais, agentes económicos e cidadãos comuns.

Aliás, mesmo no território da própria Região Autónoma dos Açores, verifica-se também uma heterogeneidade de pontos de vista com carácter territorial, o que, mais uma vez, se considera ser natural.

Os modelos aqui analisados procuraram, sempre que possível, ter em conta a realidade concreta e os condicionantes e restrições existente no terreno, bem como a frota atualmente disponível, ou que, com alguma razoabilidade, possa ser expectável vir a existir num horizonte temporal de curto/médio prazo, ao invés

de propor modelos teóricos, com base em infraestruturas e frotas teóricas, mas inexistentes na Região Autónoma dos Açores no curto, médio e, porventura, longo prazo.

Para a elaboração do presente estudo procurou-se recolher a opinião das entidades e associações representativas dos principais agentes económicos da Região Autónoma dos Açores, designadamente o Governo Regional, a Direção Regional da Mobilidade, os Portos dos Açores, a Atlânticoline, os Armadores de Cabotagem Insular, os Armadores de Tráfego Local, o Conselho Económico e Social dos Açores, a Federação Agrícola dos Açores, a Federação das Pescas dos Açores, a Câmara de Comércio e Indústria de Ponta Delgada, a Câmara de Comércio de Angra do Heroísmo, a Câmara de Comércio e Indústria da Horta, a Câmara de Comércio de S. Jorge e a Câmara de Comércio da Ilha de Santa Maria.

A todos, queremos endereçar um público agradecimento pela disponibilidade em reunir e partilhar opiniões, visões e pontos de vista respeitantes a esta temática.

Índice

1. Introdução

2. Enquadramento Legal

3. Caracterização da Situação Atual

4. Problemas e Desafios

5. Benchmarking

6. Cenários Analisados – Tráfego Local

7. Tempos de Rotação e Modelo de Transporte

8. Cenários Analisados – Cabotagem Insular

9. Cenário Adicional – Liberalização

10. Conclusões e Recomendações

11. Anexos

Regime Jurídico (Europeu) da cabotagem

O Regulamento Comunitário n.º 3577/92 estabelece a livre prestação de serviços de cabotagem por parte de armadores da UE.

- O Regulamento (CEE) n.º 3577/92 estabelece o regime Comunitário aplicável aos serviços de cabotagem marítima.
- Neste Regulamento são estabelecidos um conjunto de princípios:
 - Princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos (cabotagem marítima), por qualquer armador da EU.
 - Um Estado Membro pode impor Obrigações de Serviço Público através de contratos de fornecimento de serviços públicos ou pela definição de regras gerais a cumprir por todos os armadores.
 - Princípio da Não Discriminação entre Armadores: quaisquer obrigações de serviços público ou contratos de fornecimento são estabelecidos numa base não discriminatória entre todos os armadores da EU.
- Noção de **Obrigações de Serviço Público**:
 - As obrigações que, atendendo aos seus próprios interesses comerciais, o armador comunitário em questão não assumiria, ou não assumiria na mesma medida e nas mesmas condições.

Regime Jurídico (Nacional) da cabotagem

O DL 7/2006 “transpôs” o Regulamento 3577/92 para Portugal e estabelece um conjunto de obrigações de serviço público como condição para a realização de serviços regulares de cabotagem insular de contentores e carga geral.

- O Decreto-Lei n.º 7/2006 “transpôs” para a legislação Portuguesa o regime Comunitário aplicável aos serviços de cabotagem marítima.
- Neste diploma são estabelecidos um conjunto de princípios:
 - Princípio da **livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos** nos Estados-Membros (cabotagem marítima).
 - A livre prestação de serviços de cabotagem marítima aplica-se a armadores comunitários que tenham os seus navios registados num Estado Membro da UE.
 - Aos navios de bandeira portuguesa aplica-se o regime previsto para os navios de registo convencional.
 - É estabelecido um conjunto de **obrigações de serviço público para transportes regulares de contentores e carga geral entre o continente e as Regiões Autónomas.**
- **Obrigações de serviço público** aplicáveis:
 - Ligações semanais entre o continente e os Açores.
 - Cumprir itinerários previamente estabelecidos.
 - No mínimo, uma escala quinzenal em cada ilha.
 - *Transit time* máximo de 7 dias úteis.
 - Carga contentorizada desconsolidada no porto de destino.
 - Continuidade do serviço por dois anos.
 - Mesmo frete para todas as ilhas.
 - Navios com tripulação nacional ou da EU.
- Os armadores podem recorrer à subcontratação para cumprimento das OSP.

Tráfego local – Regulamento Geral das Capitanias (I)

O Regulamento Geral das Capitanias foi aprovado em 1972, mantendo-se, fundamentalmente, inalterado desde então.

- O Decreto Lei n.º 265/72 aprovou o Regulamento Geral das Capitanias.
- Repartições marítimas: as capitanias dos portos e as delegações marítimas são consideradas repartições militares.
- Os capitães dos portos e os delegados marítimos são oficiais da Armada.
- Estabelece que as Embarcações de Comércio são as destinadas ao transporte de pessoas e de carga, as quais se podem classificar em quatro classes de embarcações:
 - Embarcações de tráfego local;
 - Embarcações de navegação costeira (nacional ou internacional);
 - Embarcações de cabotagem;
 - Embarcações de longo curso.

Capitanias dos Açores

Capitanias dos Portos	Jurisdição na Costa	Delegações Marítimas
Ponta Delgada	Ilha de S. Miguel	
Vila do Porto	Ilha de S. Maria e Formigas	
Praia da Vitória	Ilha Terceira	
Angra	Ilhas Terceira, Graciosa	S. Cruz da Graciosa
Horta	Ilhas do Faial, Pico e S. Jorge	S. Roque do Pico Lajes do Pico Velas
Santa Cruz das Flores	Ilhas das Flores e Corvo	

Tráfego Local – Regulamento Geral das Capitanias (I)

O Regulamento Geral das Capitanias foi aprovado em 1972, mantendo-se, no essencial, inalterado desde então

- O Decreto Lei n.º 265/72 aprovou o Regulamento Geral das Capitanias.
- Repartições marítimas: as capitanias dos portos e as delegações marítimas, são consideradas repartições militares.
- Os capitães dos portos e os delegados marítimos são oficiais da Armada.
- Nos Açores existem as seguintes capitanias dos portos:

Capitanias dos Portos	Jurisdição na Costa	Delegações Marítimas
Ponta Delgada	Ilha de S. Miguel	Ribeira Grande Vila Franca do Campo
Vila do Porto	Ilha de S. Maria e Formigas	
Angra do Heroísmo	Ilhas Terceira, Graciosa e S. Jorge	Praia da Vitória Velas Santa Cruz
Horta	Ilhas do Faial e Pico	S. Roque Lajes
Santa Cruz das Flores	Ilhas das Flores e Corvo	

Tráfego local – Regulamento Geral das Capitanias (II)

As embarcações de tráfego local podem realizar navegação costeira entre as ilhas de cada grupo dos Açores, mediante permissão emitida pela autoridade marítima.

EMBARCAÇÕES DE TRÁFEGO LOCAL

- São as que operam dentro das águas interiores da área de jurisdição da capitania ou da delegação marítima em que estão registadas.
- Para além do ponto anterior, é ainda permitido às embarcações de tráfego local fazer navegação costeira nas seguintes zonas:
 - “j) Entre as ilhas de S. Miguel e Santa Maria;
 - l) Entre as ilhas do Faial, Pico, S. Jorge, Graciosa e Terceira;
 - m) Entre as ilhas das Flores e do Corvo”.
- A permissão indicada no ponto anterior depende de:
 - a) A autoridade marítima respetiva reconhecer, mediante vistoria, que estão em condições de realizar a viagem pretendida;
 - b) A embarcação esteja munida de certificado de navegabilidade.

EMBARCAÇÕES DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA NACIONAL

- Só podem navegar ao longo das costas nacionais, de um modo geral, à vista de terra, limitando-se a escalar portos nacionais.
- Para as registadas nos portos da Região Autónoma dos Açores - entre quaisquer portos das respetivas ilhas;

Tráfego local – Regulamento Geral das Capitanias (III)

As embarcações de cabotagem podem operar em alto-mar entre o Continente e os Açores e entre todas as ilhas dos Açores.

EMBARCAÇÕES DE CABOTAGEM

- **Podem operar no alto-mar** em zonas cujos limites sejam estabelecidos por disposição legal.
- As embarcações de cabotagem registadas no continente navegam dentro de uma zona que inclui:
 - Portos da costa atlântica da Europa, a sul do paralelo 61.º, incluindo todos os do mar Báltico e ilhas Britânicas;
 - Todos os portos do Mediterrâneo e do mar Negro;
 - Portos da costa africana compreendidos entre o estreito de Gibraltar e o extremo sul da Serra Leoa, incluindo as ilhas da República de Cabo Verde;
 - Todos os portos das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira.

EMBARCAÇÕES DE LONGO CURSO

- Embarcações de longo curso são as que podem navegar sem limite de área.

Regime Jurídico do tráfego local – Decreto-Lei n.º 197/98

O DL 197/98 permite a utilização de embarcações de tráfego local em toda a Região Autónoma dos Açores.

Decreto-Lei n.º 197/98 aprovou o Regime Jurídico da
Atividade de Transportes com Embarcações de Tráfego
Local.

“Art.º 5.º

Navegação costeira nacional

- 1) **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.**
- 2) **Para efeitos do disposto no número anterior, os interessados devem requerer uma autorização à DGPNTM, indicando no respetivo requerimento a identificação das embarcações a utilizar, a zona ou zonas onde vão operar e a duração da respectiva operação.**
- 3) *O despacho de autorização deve estar a bordo, para efeitos de fiscalização.”*

- Ao abrigo deste diploma, é possível a emissão de autorizações para utilização de embarcações de tráfego local em toda a Região Autónoma dos Açores, por parte da Direção Regional da Mobilidade.
- A autorização depende da observação de todos as condições de segurança previstas na legislação aplicável [para as embarcações de navegação costeira nacional].
- A autorização pode ser emitida por um determinado período.
- Existe a necessidade da Autoridade Marítima proceder a vistoria e emissão de certificado especial de navegabilidade para a navegação intergrupos.

Navegação interilhas – RG Capitánias vs RJ Tráfego Local

Os armadores locais podem recorrer a dois regimes jurídicos diferentes para realizar a navegação interilhas na Região Autónoma dos Açores.

AO ABRIGO DO REGULAMENTO GERAL DAS CAPITANIAS

- Permissão para que as embarcações de tráfego local realizem navegação costeira entre as ilhas do mesmo grupo.
- Depende de:
 - A autoridade marítima respetiva reconhecer, mediante vistoria, que estão em condições de realizar a viagem pretendida;
 - A embarcação esteja munida de certificado de navegabilidade.

AO ABRIGO DO REGIME JURÍDICO DO TRÁFEGO LOCAL

- Autorização da Direção Regional da Mobilidade para utilização de embarcações de tráfego local entre todas as ilhas da Região Autónoma dos Açores
- Depende de:
 - Observação de todas as condições de segurança previstas na legislação aplicável à navegação costeira.
 - Requerimento à Direção Regional da Mobilidade, indicando as embarcações a utilizar, a zona ou zonas onde vão operar e a duração da respetiva operação.
 - O despacho de autorização deve estar a bordo, para efeitos de fiscalização.

Índice

1. Introdução
2. Enquadramento Legal
- 3. Caracterização da Situação Atual**
4. Problemas e Desafios
5. Benchmarking
6. Cenários Analisados – Tráfego Local
7. Tempos de Rotação e Modelo de Transporte
8. Cenários Analisados – Cabotagem Insular
9. Cenário Adicional – Liberalização
10. Conclusões e Recomendações
11. Anexos

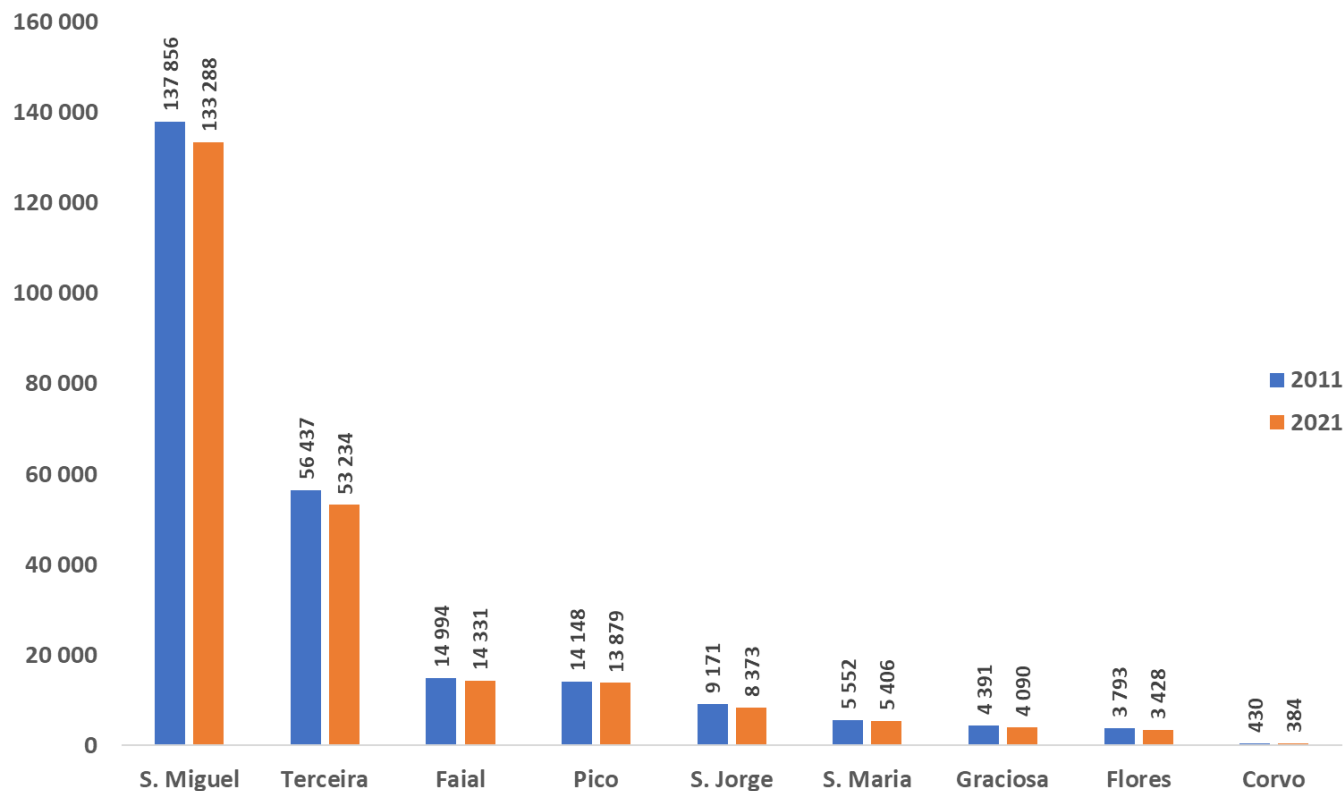
População dos Açores

Em 2021, a população dos Açores era de 236.413 residentes.

S. Miguel e Terceira representam quase 80% do total da população dos Açores.

Entre 2011 e 2021, a população da RAA decresceu 4,2%, com todas as ilhas a denotar uma variação negativa.

População Residente - Açores

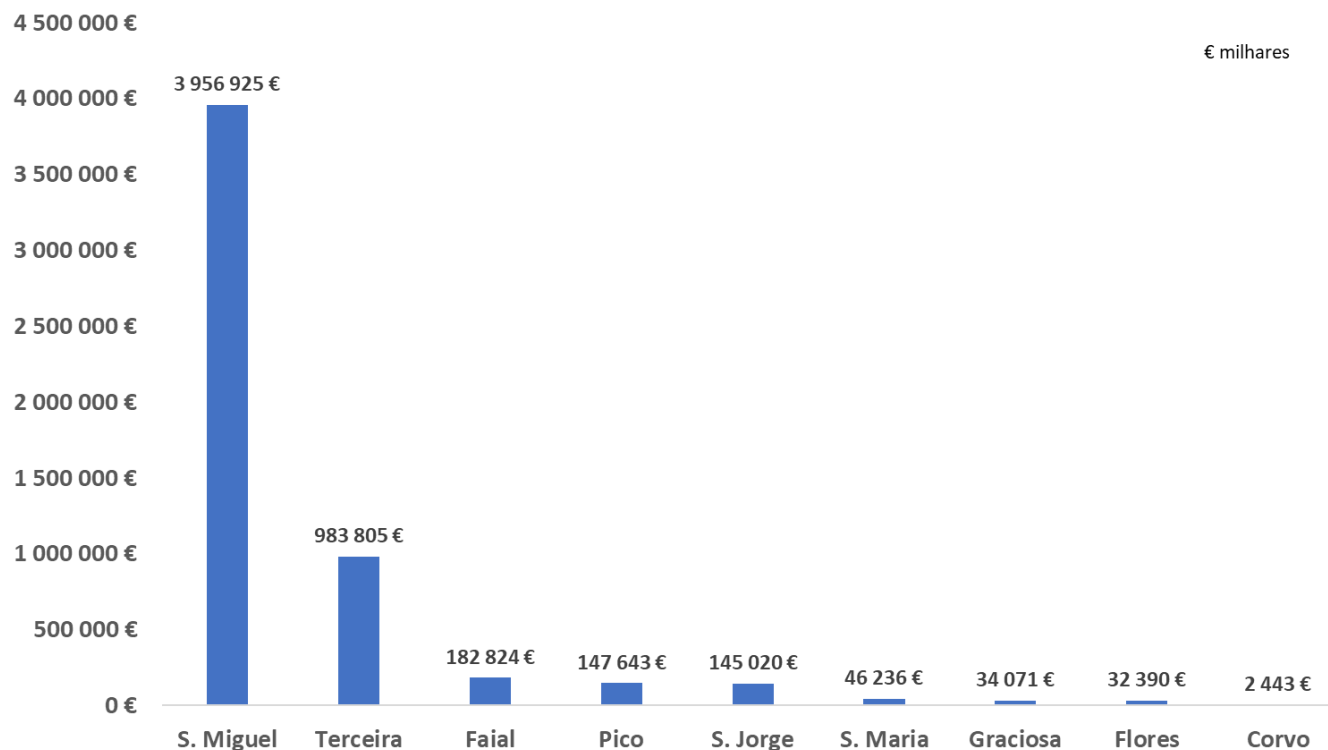


Fonte: INE

Volume de negócios (atividades não financeiras)

O INE não publica informações detalhadas quanto ao PIB (produto interno bruto) de cada ilha. Assim, usou-se o volume de negócios de atividades não financeiras como um *proxy* para a distribuição do PIB pelas ilhas da região. As ilhas de S. Miguel e Terceira representam 89% do total da Região Autónoma dos Açores.

Volume de Negócios - Atividades Não Financeiras (2019)



Fonte: INE

Distribuição de população e volume de negócios pelas ilhas

A distribuição da população residente e do volume de negócios nas ilhas dos Açores têm proporções semelhantes.
É possível aplicar a metodologia de classificação ABC (80%-15%-5%) com elevada aproximação.

População residente

Ilha	2021	%	
S. Miguel	133 288	56%	79%
Terceira	53 234	23%	
Faial	14 331	6%	15%
Pico	13 879	6%	
S. Jorge	8 373	4%	
S. Maria	5 406	2%	6%
Graciosa	4 090	2%	
Flores	3 428	1%	
Corvo	384	0%	
RA Açores	236 413	100%	

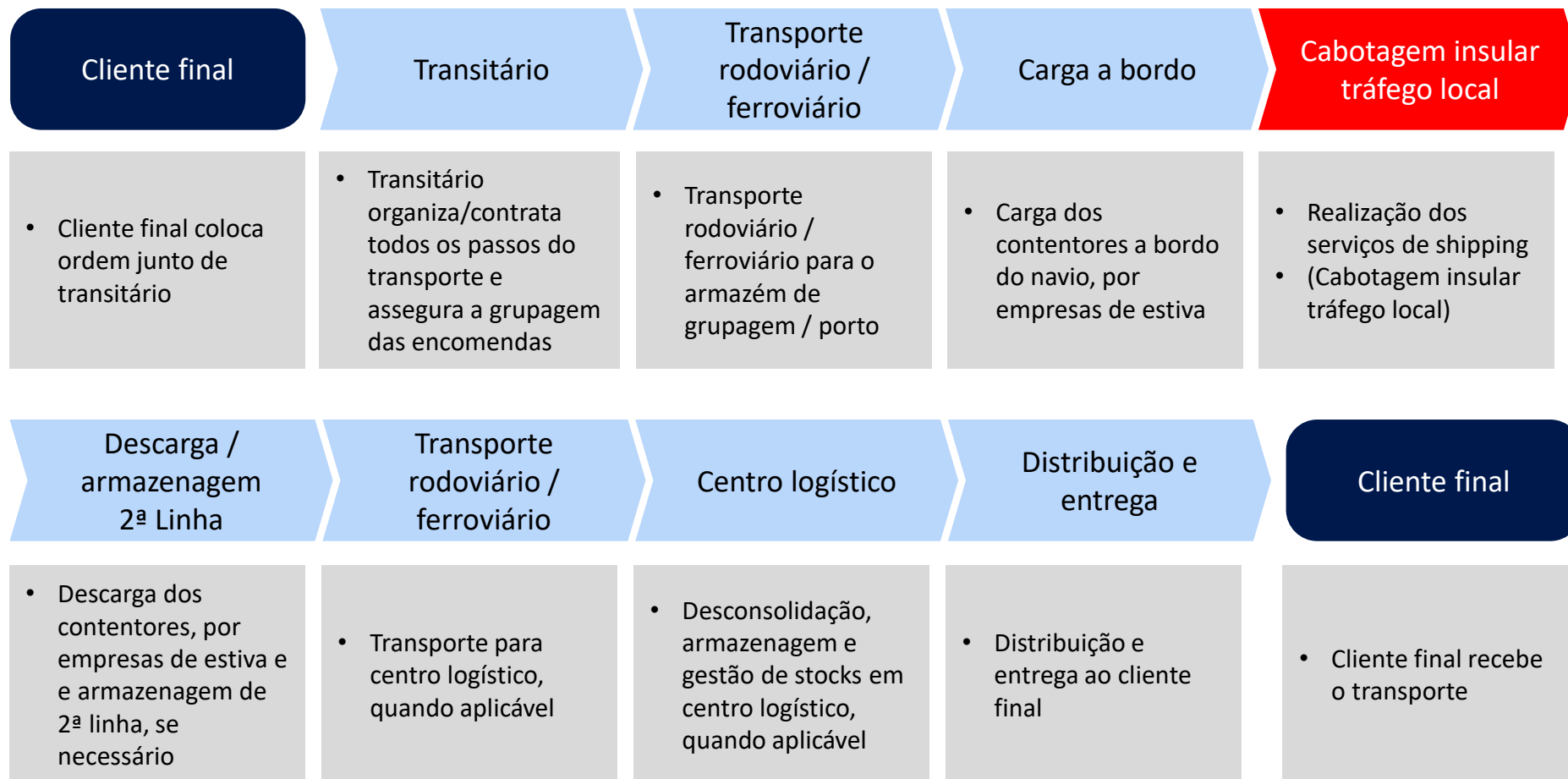
Volume de negócios (atividades não financeiras)

Ilha	2019	%	
S. Miguel	3 956 925 €	72%	89%
Terceira	983 805 €	18%	
Faial	182 824 €	3%	9%
Pico	147 643 €	3%	
S. Jorge	145 020 €	3%	
S. Maria	46 236 €	1%	2%
Graciosa	34 071 €	1%	
Flores	32 390 €	1%	
Corvo	2 443 €	0%	
RA Açores	5 531 357 €	100%	

Fonte: INE

Intervenientes na cadeia de valor logística

Os serviços de transporte marítimo de mercadorias (*shipping*), seja de cabotagem insular ou de tráfego local, inserem-se numa cadeia de valor logístico mais alargada.



Armadores de cabotagem insular

Atualmente, existem três armadores a realizar serviços regulares de cabotagem insular para a Região Autónoma dos Açores.

Transinsular



Navios:
Monte Brasil
Monte da Guia
Ponta do Sol

Mutualista Açoreana



Navios:
Corvo
Furnas

GSLines



Navios:
Insular
Laura S.

Navios de cabotagem insular

**Atualmente, existem sete navios a realizar serviços regulares de cabotagem insular de contentores nos Açores.
A generalidade dos navios tem uma capacidade reduzida (220-420TEUS) e uma idade bastante avançada.**

	M. Brasil (Transinsular)	M. Guia (Transinsular)	P. Sol (Transinsular)	Corvo (Mutualista A.)	Furnas (Mutualista A.)	Insular (GSLines)	Laura S. (GSLines)
Ano de construção	1994	1995	1997	2007	1999	1998	1998
Tipo	Porta Contentores	Porta Contentores	Porta Contentores	Porta Contentores + Cereais	Porta Contentores	Porta Contentores	Porta Contentores
Comprimento	126m	126m	100,62m	119,8m	100,6m	119m	119,65m
Largura	19,4m	19,4m	16,2m	20m	18,8m	20m	20m
Calado	8,1m	8,1m	6,3m	7,90m	6,65m	6,6m	6,5m
DWT	8.846 t	8.846 t	5184 t	8.900 t	5.555 t	5.599 t	6.770 t
Capacidade TEUS (14ton)	420TEU	420TEU	220TEU	410TEU	275TEU	320TEU	320TEU
Gruas de bordo	2 x 40 Tons	2 x 40 Tons	2 x 40 Tons	2 x 45Tons	2 x 40Tons	2 x 45 Tons	2 x 40 Tons

Itinerários (maio 2023)

De forma alternada, entre três a quatro navios realizam ligação semanal entre o continente e a RAA.

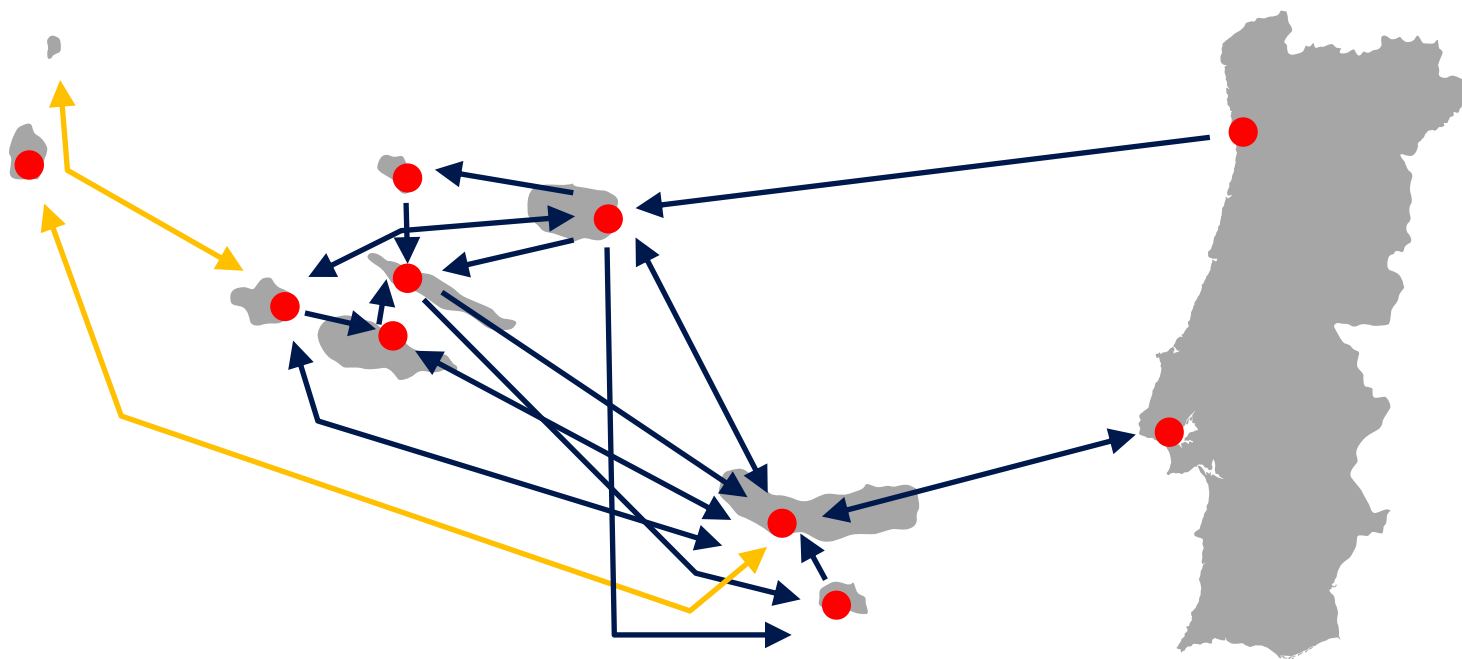
Para além destes, existe ainda um navio dedicado à ligação à ilha das Flores e um navio dedicado à ligação à ilha do Corvo, ambos contratados pelo Governo Regional dos Açores.

	Thor MT	Margarethe TI	Mt. Brasil TI	Corvo MT	Insular GSL	P. Sol TI	Mt. Guia TI	Furnas MT	Laura S GSL
seg.		PDL	LIS	LEI	LEI	PVT	PDL	PDL	PVT
ter.		PDL	LEI	LIS	LIS	PVT	PDL	PDL	PVT
qua.	HOR	PDL	LEI	LIS	LIS	PDL	PVT	PVT	PDL
qui.	COR/FLO		LEI	LIS	LIS	PIC	HOR	VEL	PVT
sex.	FLO/COR	FLO	LEI	LIS	LIS	PDL	PDL	VPO	PDL
sáb.	HOR							PDL	
dom.									
seg.		PDL	PVT	PDL	PDL	LEI	CAN		LIS
ter.		PDL	PDL	PVT	PVT	LEI		LEI	LIS
qua.	HOR	PDL	HOR	VEL	GRA	LEI	LIS	LIS	LEI
qui.	COR/FLO	PDL	PVT	PDL	PIC	LEI	LIS	LIS	LEI
sex.	FLO/COR	PDL	PDL	PDL	PDL	LEI	LIS	LIS	LEI
sáb.	HOR								
dom.									
seg.		PDL	LIS	LEI	LIS	PVT	PDL	PDL	PVT
ter.		PDL	LEI	LIS	LIS	PDL	PDL	PVT	PDL
qua.	HOR	PDL	LEI	LIS	LIS	PIC	PVT	VPO	HOR
qui.	COR/FLO		LEI	LIS	LIS	VEL	PVT	PDL	PVT
sex.	FLO/COR	FLO	LEI	LIS	LIS	PDL	PDL	PDL	PDL
sáb.	HOR								
dom.									
seg.		PDL	PVT	PDL	PDL	LEI	CAN	LIS	LIS
ter.		PDL	PDL	PVT	PVT	LEI		LIS	LIS
qua.	HOR	PDL	PVT	HOR	GRA	LEI	LIS	LEI	LIS
qui.	COR/FLO	PDL	PVT	PIC	VEL	LEI	LIS	LEI	LIS
sex.	FLO/COR	PDL	PDL	PDL	PDL	LEI	LIS	LEI	LIS

Itinerários (maio 2023)

De forma alternada, entre três a quatro navios realizam ligação semanal entre o continente e a RAA.

Para além destes, existe ainda um navio dedicado à ligação à ilha das Flores e um navio dedicado à ligação à ilha do Corvo, ambos contratados pelo Governo Regional dos Açores.



Legenda:

- Thor, Margarethe
- Navios de Cabotagem Insular

Casos particulares das ilhas das Flores e Corvo

Atualmente, a RAA contrata os serviços dos navios Margarethe e Thor, para assegurar o abastecimento regular das ilhas das Flores e do Corvo.

Ilha das Flores

- O furacão Lorenzo, em 2019, destruiu o molhe de proteção do porto das Lajes na ilha das Flores.
- As obras de reconstrução estão em curso. Porém, não estão ainda asseguradas as condições para atracagem, com regularidade, dos navios de cabotagem insular neste porto.
- Por este motivo, a título excecional, a RAA tem vindo a contratar os serviços do navio Margarethe, de menores dimensões, que detém maior flexibilidade para atracar neste porto.
- Os custos do afretamento são suportados em 50% pela RAA e o restante (50%) pelo conjunto dos três armadores de cabotagem insular.

Ilha do Corvo

- A destruição do molhe de proteção no porto das Lajes das Flores inviabilizou também a atracagem do navio que realizava a ligação Flores – Corvo.
- Por este motivo, e a título excecional, a RAA tem vindo a contratar os serviços do navio Thor, com dimensão inferior a 50m e reduzido calado, que detém capacidade para atracar no porto da Casa – ilha do Corvo.

Capacidade semanal

De forma alternada, entre três a quatro navios realizam ligação semanal entre o continente e a RAA.

Para além destes, existe ainda um navio dedicado à ligação à ilha das Flores e um navio dedicado à ligação à ilha do Corvo.

- A capacidade media semanal, tendo por base os itinerários de maio de 2023, é de 1.193 TEUS/semana.
- Na totalidade, são 62.010 TEUS por ano de capacidade instalada (por sentido).
- Deste modo, a taxa de ocupação média no percurso mais carregado (continente -> Açores) é de 89%.

Semana 1	TEUS
M. Brasil	420
Corvo	410
Insular	320
Total	1 150

Semana 2	TEUS
P. Sol	220
M. Guia	420
Furnas	275
Laura S.	320
Total	1 235

Capacidade média semanal	1 193
Total anual	62 010
Tx. Ocupação (continente -> Açores)	89%

Número de escala semanais por porto (Cabotagem insular)

O porto de P. Delgada é o que recebe o maior número de escalas.

Os portos de V. Porto, Graciosa, Flores e Corvo têm apenas uma escala a cada duas semanas.

- P. Delgada e P. Vitória têm, em média, entre 4,5 a 7 escalas por semana.
- Horta, Pico e Velas têm escala uma vez por semana.
- Os portos de V. Porto, Graciosa e Flores têm escala uma vez a cada quinze dias.
- O porto do Corvo tem escala uma vez por semana.
- Para cumprimento das obrigações de serviço público de escala uma vez a cada quinze dias, os armadores recorrem à subcontratação (*slots*) entre si, referentes aos portos da Horta, Pico, Velas, V. Porto, Graciosa, Flores e Corvo.
- Os portos de V. Porto, Graciosa, Flores e Corvo recebem navios de apenas um dos armadores.

Escalas / quatro semanas (maio de 2023)

Porto	Transinsular	Mutualista	GSLines	Média por Semana
P. Delgada	12	8	8	7
P. Vitória	8	4	6	4,5
Horta	2	1	1	1
Pico	2	1	1	1
Velas	1	2	1	1
V. Porto		2		0,5
Graciosa			2	0,5
Flores	2	(4 Thor)		1,5
Corvo		4		1

Fonte: Itinerários

Dias de escala por porto (Cabotagem insular)

Os dias de escala em cada porto variam de semana para semana.

Escalas / quatro semanas (maio de 2023)

Porto	Seg.	Ter.	Qua.	Qui.	Sex.	Sáb.	Dom.
P. Delgada	8	4	2	2	11	1	
P. Vitória	6	5	4	3			
Horta			3	1			
Pico			1	3			
Velas			1	3			
V. Porto			1		1		
Graciosa			2				
Flores					2		
Corvo				1	1		

- P. Delgada tem escala todos os dias, de segunda a sábado.
- P. Vitória tem escala todos os dias, de segunda a quinta-feira.
- Horta, Pico e Velas têm escala à quarta e quinta-feira.

Número de escala anuais por porto (Cabotagem insular)

Na tabela abaixo apresenta-se o total de escalas por navio e armador no ano 2022

Escalas / Ano 2022

Porto	Transinsular					Mutualista				GSLines			Total	Média /sem.
	M. Brasil	M. Guia	P. Sol	Kar./ Marg.	Subtotal	Corvo	Furnas	Thor B	Subtotal	Insular	Laura S	Subtotal		
PDL	44	51	50	20	165	49	53	6	108	49	49	98	371	7,1
PVT	36	38	24		98	26	28	3	57	28	35	63	218	4,2
HOR	12	8	7		27	17		88	105		11	11	143	2,7
PIC			26		26	16	5	15	36	12	1	13	75	1,4
VEL	2	2	10	1	15	11	11	50	72	13	1	14	101	1,9
VPO			1		1		26		26				27	0,5
GRA			1		1		1		1	24	3	27	29	0,6
FLO		6		22	28			36	36				64	1,2
COR								52	52				52	1,0
Total	94	105	119	43	361	119	124	250	493	126	100	226	1080	20,7

Fonte: Direção Regional Mobilidade

Nº de escalas de entrada e de saída da RAA

Todos os navios realizam escala, à entrada, em P. Delgada e P. Vitória.

- O porto de P. Delgada tem, em média, duas entradas por semana e 3,5 saídas por semana.
- O porto de P. Vitória tem, em média, 1,5 entradas por semana e zero saídas por semana.

Escalas / quatro semanas (maio de 2023)

Porto	Entradas /Semana	Saídas /Semana
P. Delgada	2	3,5
P. Vitória	1,5	0

Transit Time (Dias úteis)

As obrigações de serviço público previstas no DL 7/2006 determinam um *transit time* não superior a 7 dias úteis.

- O *transit time* máximo previsto no DL 7/2006 é cumprido de e para todas as ilhas.
- No caso do Corvo, o *transit time* é cumprido a cada quinzena.
- As ilhas das Flores e Corvo são as que têm um *transit time* mais elevado entre o continente e cada uma das ilhas.
- Em regra geral, o prazo de entrega ao cliente final deverá acrescer em, pelo menos, 2 dias, face ao *transit time* de transporte marítimo:
 - Pelo menos 1 dia entre o ponto de origem e o porto de origem;
 - Pelo menos 1 dia entre o porto de destino e as instalações do cliente final.

Transit time (dias úteis) - maio de 2023

Porto	Continente -> RAA	RAA -> Continente
P. Delgada	1-3	1-3
P. Vitória	1-3	2-4
Horta	3-4	2-5
Pico	3-4	2-5
Velas	3-4	2-5
V. Porto	3-5	1-3
Graciosa	3	3
Flores	5	6
Corvo	4-9	6

Cumprimento de itinerários

A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes elaborou um relatório de verificação do cumprimento das obrigações por parte dos armadores de cabotagem insular a operar entre o continente e a Região Autónoma dos Açores.

- A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes emitiu um relatório de verificação do cumprimento das obrigações por parte dos armadores de cabotagem insular a operar entre o continente e a Região Autónoma dos Açores, relativo ao período compreendido entre janeiro de 2021 a abril de 2022.
- Refere o relatório que:
 - “verifica-se uma percentagem que pode considerar-se relativamente elevada de atrasos, quer na partida, quer na chegada, respetivamente em 42,5% e de 34,9% dos casos, sendo embora a sua grande maioria de um dia”;
 - “Não resultam evidências inequívocas do incumprimento das condições estabelecidas para os transportes regulares de carga geral ou contentorizada na cabotagem marítima insular, ou seja, que viole o disposto no n.º 1 do artigo 5.º do DL 7/2006, havendo no entanto aspetos que poderão justificar uma maior atenção no sentido de obviar a potenciais transtornos ou prejuízos económicos dos agentes económicos que utilizam este serviço”

Comparação de Dados dos Armadores com a DRM, relativos a escalas efetuadas em 2022

Grupo	Ilha	Porto Principal	Dados D. R. Mobilidade				Dados Armadores			
			Ligações	Atrasos	% Atrasos	% Atrasos > 1 dia	Ligações	Atrasos	% Atrasos	% Atrasos > 1 dia
Grupo Ocidental	Corvo	Vila do Corvo	-	-	-	-	-	-	-	-
	Flores	Lajes das Flores	8	5	62.5%	50.0%	-	-	-	-
Grupo Central	Faial	Horta	17	10	58.8%	35.3%	18	11	61.1%	22.2%
	Graciosa	Praia da Graciosa	11	6	54.5%	36.4%	4	1	25.0%	25.0%
	Pico	Caís do Pico	20	10	50.0%	30.0%	16	11	68.8%	25.0%
	São Jorge	Velas	17	9	52.9%	29.4%	14	7	50.0%	28.6%
	Terceira	Praia da Vitória	65	33	50.8%	20.0%	52	18	34.6%	9.6%
Grupo Oriental	Santa Maria	Vila do Porto	9	5	55.6%	22.2%	9	1	11.1%	0.0%
	São Miguel	Ponta Delgada	-	-	-	-	90	38	42.2%	15.6%
Total			147	78	53.1%	27.2%	203	87	42.9%	10.8%

Motivos	# Casos	%	% sobre Atrasos
Estado do tempo	22	14.1%	5.2%
Operações de estiva	20	12.8%	4.7%
Alteração da rota	80	51.3%	19.0%
Natureza técnica	15	9.6%	3.6%
Natureza operacional	19	12.2%	4.5%
Total	156	100.0%	37.0%

Fonte: Autoridade da Mobilidade e dos Transportes

Cumprimento das OSP

De um ponto de vista genérico, os três armadores de cabotagem insular cumprem as obrigações de serviço público previstas no DL 7/2006.

OSP	Transinsular	Mutualista	GSLines
Ligações semanais entre o continente e os Açores	✓	✓	✓
No mínimo, uma escala quinzenal em cada ilha (com possibilidade de subcontratação)	✓	✓	✓
Cumprir itinerários previamente estabelecidos	✓	✓	✓
<i>Transit time</i> máximo de 7 dias úteis	✓	✓	✓
Carga contentorizada desconsolidada no porto de destino	✓	✓	✓
Continuidade do serviço por dois anos	✓	✓	✓
Mesmo frete para todas as ilhas	✓	✓	✓

Tabela de fretes

A tabela de fretes dos armadores de cabotagem insular tem preços semelhantes.

Os preços no trajeto Açores -> continente são mais reduzidos face aos do trajeto continente -> Açores, o que beneficia as empresas exportadoras da RAA.

Preços médios aproximados de frete marítimo	Continente -> Açores	Açores -> Continente	Interilhas
20' Normal	1 200 €	500 €	420 €
20' Refrigerado	1 700 €	1 300 €	775 €
40' Normal	2 000 €	800 €	650 €
40' Refrigerado	2 800 €	2 050 €	1 200 €
Viatura carga geral até 18m3 e 1,5t	465 €	350 €	175 €
Viatura carga geral +18m3 e 1,5t a 2,5t	650 €	495 €	250 €
Carga geral <6tons (ton/m3)	50 €	45 €	30 €
Carga geral >6tons (ton/m3)	70 €	45 €	30 €

Nota 1: Estes valores são da tabela dos fretes base. Usualmente, os preços comerciais têm um desconto face aos preços de tabela, e que podem variar consoante os armadores.

Nota 2: A despesa total para o cliente inclui também outras rubricas, como THC, BAF, ISPS/ISM, APS, B/L, tarifa portuária, receção e entrega e estacionamento.

Transporte de gado vivo

O transporte de gado vivo deve obedecer às normas constantes do Decreto-Lei n.º 265/2007, do Regulamento (CE) N.º 1/2005, do Conselho, de 22 de Dezembro de 2004 e demais legislação aplicável

Condições a verificar no transporte marítimo de gado vivo:

- Utilização de contentores autorizados;
- Os animais aptos para o transporte;
- Animais devem possuir documentação;
- Possibilidade de separação e tratamento dos animais em caso de doença;
- Contentores concebidos para assegurar a segurança e evitar sofrimento dos animais;
- Ventilação adequada dos animais;
- Divisórias suficientemente resistentes para aguentar o peso dos animais;
- Fixação dos contentores por forma a minimizar choques e sacudidas;
- Os contentores devem dispor de comedouros e bebedouros fixos ou amovíveis adequados à espécie, idade e tipo de animal a transportar;
- Os contentores devem ser estivados de modo a que os animais não sejam expostos diretamente ao mar e às intempéries;
- Fácil acesso aos contentores, de modo a permitir a inspeção, alimentação, abeberamento e assistência;
- Minimização do tempo de espera no cais de embarque/desembarque ao estritamente necessário;
- No porto de origem, os contentores de gado vivo devem ser os últimos a embarcar e no porto de destino devem ser os primeiros a desembarcar;
- Permitir, se necessário, o abate de emergência dos animais;
- Reservas de água potável que garantam o abastecimento regular aos animais durante a viagem;
- A existência de um contentor para armazenamento da cama e o alimento;
- Realizar um registo de informações relativas à viagem.

Portos comerciais nos Açores (I)

Na tabela abaixo, apresentam-se as principais características de cada porto.

Porto	Cais #1	Cais #2	Cais #3	Cais #4	Cais #5	Gruas	Observações
P. Delgada	Comp: 200 m Fundos: -4,0 m Calado: - Terrapleno: 3.115 m2	Comp: 207 m Fundos: -6,5 m Calado: 5,8 m Terrapleno: 5.000 m2	Comp: 220 m Fundos: -10,0 m Calado: 8,5 m Terrapleno: 12.000 m2	Comp: 52,5 m Fundos: -10,0 m Calado: 8,5 m	Comp: 565 m Fundos: -12,0 m Calado: 10,5 m Terrapleno: 12.790 m2	1 Grua de 50 Tons 1 Grua de 30 Tons 1 Grua de 20 Tons (Geralmente em serviço de graneis)	
P. Vitória	Comp: 150 m Fundos: -7 m Calado: 6 m	Comp: 200 m Fundos: -10 m Calado: 8 m	Comp: 350 m Fundos: -12 m Calado: 10 m	Terminal Cimenteiro Comp: 110 m Fundos: -7 m Calado: 6,2 m		2 Gruas de 45 Tons (Avarias frequentes)	
Horta	Comp: 140 m Fundos: -8 m Calado: 6,5 m	Comp: 240 m Fundos: -6,5 m Calado: 5 m	Comp: 80 m Fundos: -2m a -5m Calado: -	Passageiros Comp: 130 Fundos: -3 m a -5 m	Terrapleno: 13.000 m2	1 Grua de 50 Tons 1 Grua de 40 Tons 1 Grua de 20 Tons	Terrapleno Total 13.000 m2
Pico S. Roque	Comp: 140 m Fundos: -7,5 m Calado: 5,5 m	Comp: 40 m Fundos: -4,5 m Calado: 3 m			Terrapleno: 7.000m2	Grua Auto de 45 Tons	Terrapleno Total 7.000m2 Orientação contra vento dominante limita o nº de mov./hora
Velas	Comp: 80 m Fundos: -7,5 m	Comp: 85 m Fundos: -5,5 m	Comp: 65 m Fundos: -2 m			Grua auto de 20 Tons	Terrapleno; Total 5.000m2

Portos comerciais nos Açores (II)

Na tabela abaixo, apresentam-se as principais características de cada porto.

Porto	Cais #1	Cais #2	Cais #3	Cais #4	Cais #5	Gruas	Observações
V. Porto	Comp: 68 m Fundos: -5 m	Comp: 132 m Fundos: -7 m	Cais ferries Comp: 140 m Fundos: -5,7 m Rampa Ro-Ro -5,5 m			Grua Auto de 14 Tons	Limitado a navios até 100m de comprimento
Graciosa	Comp: 200 m Fundos: 6,5 m	Cais acostavel para navios com comprimento maximo de 115 m e Calado 6 m				Grua auto de 18 Tons	Rota de aproximação com restrições
Flores Lajes	Comp: 120 m Fundos: -7 m	Comp: 80 m Fundos: -5 m				Grua auto de 30 Tons Grua de 20 Tons	Terrapleno Total: 6.000 m2 Obras de reparação em curso
Corvo	Comp: 40 m Fundos: -4 m Calado: -3,5 m	Comp: 27 m Fundos: 1,5 m Calado: 1,5 m				Grua Auto para contentores de 20'	

Horários

Os horários de funcionamento dos portos dos Açores são os indicados na tabela

- De acordo com o Regulamento de Tarifas dos Portos dos Açores, SA, os horários de funcionamento dos portos comerciais são os apresentados na tabela seguinte.

Custos por Porto	Horário Normal	Período Extraordinário
Ponta Delgada	Dias Úteis 08:00 às 24:00	Dias Úteis das 24:00 às 08:00. FDS + Feriados
Praia da Vitória		
Horta	Dias Úteis 08:00 às 17:00	Dias Úteis das 17:00 às 08:00. FDS + Feriados
Cais do Pico		
Velas		
Praia da Graciosa		
Vila do Porto		
Flores		

Meios de movimentação vertical (Gruas)

Vários portos dos Açores não dispõem de gruas - ou estas não se encontram operacionais - com capacidade de movimentação de contentores de quarenta pés (40'), o que limita o transporte de contentores aos navios de cabotagem insular, inviabilizando o seu transporte por navios de tráfego local.

- Nos portos de P. Delgada e P. Vitória, existe um número reduzido de gruas. Nos portos de Velas, V. Porto, Graciosa e Corvo não existem gruas disponíveis com capacidade para movimentação de contentores de 40 pés.
- A insuficiência, inexistência, e/ou inoperacionalidade de gruas para movimentação de contentores de 40' limita e condiciona fortemente o transporte marítimo de contentores, na medida em que faz depender este tipo de serviços da existência de gruas a bordo.
- A existência de gruas a bordo é somente possível em navios de dimensão tipicamente acima dos oitenta e cinco metro (cabotagem insular).
- Estas limitações inviabilizam, na prática, o transporte de contentores por navios de tráfego local.

	Grua para Contentores de 40'
P. Delgada	Sim
P. Vitória	Sim
Horta	Sim
Pico	Sim
Velas	Não <i>Grua de 20 ton</i>
V. Porto	Não <i>Grua de 14 ton</i>
Graciosa	Não <i>Grua de 14 ton</i>
Flores	Sim <i>Grua de 30 ton</i>
Corvo	Não <i>Grua para 20'</i>

Gruas – Ponta Delgada vs Caniçal (Madeira)

Por comparação, o porto de Caniçal (Madeira) dispõe de três gruas móveis de cais, que estão operacionais, para movimentação de contentores.

Porto de Ponta Delgada



Carga/descarga realizada com gruas de bordo

Porto do Caniçal (Madeira)



Carga/descarga realizada com gruas móveis de cais

Portos utilizados no continente

A utilização de diferentes terminais no porto de Lisboa, impede que as cargas de *slots* possam ser carregadas diretamente no navio com destino/origem de cada ilha, obrigando a baldeações em P. Delgada ou P. Vitória.

- No porto de Leixões, todos os armadores utilizam o Terminal de Contentores de Leixões.
- Porém, no porto de Lisboa, os armadores Transinsular e GSLines utilizam o Terminal Multipurpose de Lisboa, enquanto que a Mutualista utiliza o Terminal de Contentores de Santa Apolónia.
- A existência, no porto de Lisboa, de um terminal comum a todos os armadores de cabotagem insular é um fator de sucesso para a implementação dos cenários anteriormente apresentados.
- Um terminal único em Lisboa contribuiria, consequentemente, para a redução dos atrasos, aumento da flexibilidade da operação e maior eficiência na operação dos serviços de transporte.

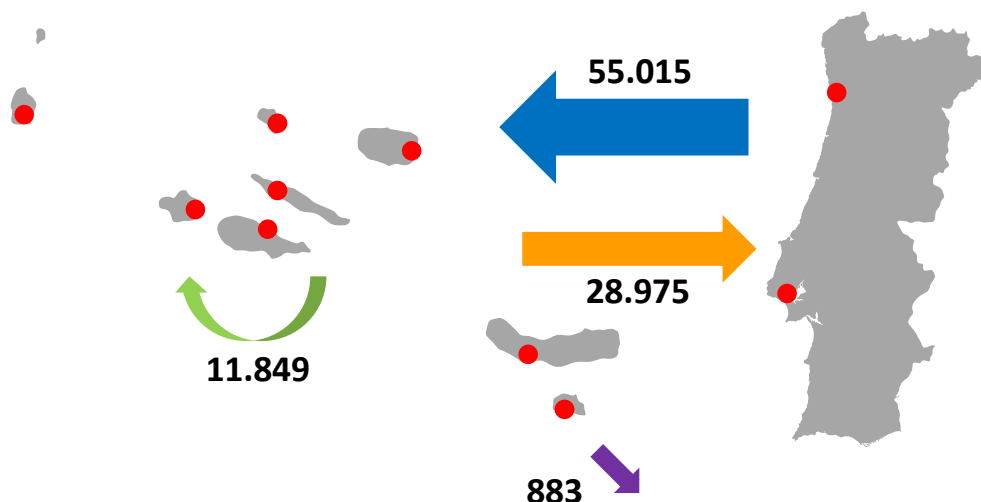
Porto	Transinsular	Mutualista	GSLines
Lisboa	TML	TCSA	TML
Leixões	TCL	TCL	TCL

O porto de Lisboa já anunciou publicamente que irá lançar concursos públicos, em 2024, para novas concessões de todos os seus terminais portuários públicos, estando a analisar a reorganização dos dois terminais atualmente utilizados pelos armadores de cabotagem insular.

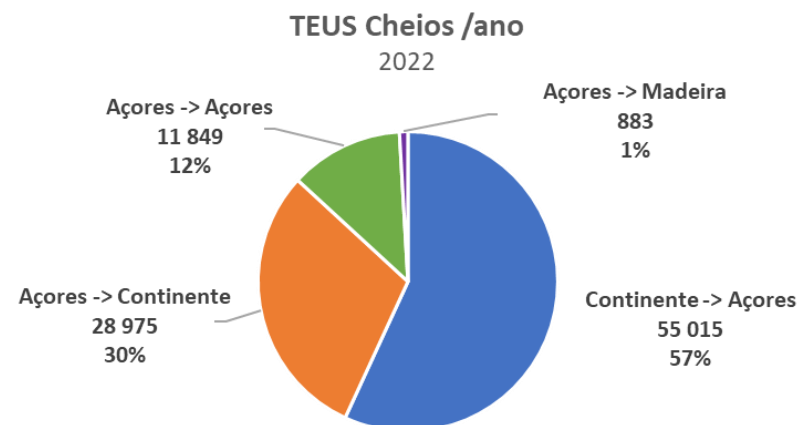
Procura global /ano (2022)

Por ano, são transportados 55.015 TEUS cheios no sentido continente -> Açores e 28.975 TEUS cheios no sentido Açores-> continente, aos quais acrescem 11.849 TEUS cheios entre ilhas dos Açores e 883 no Açores->Madeira

O tráfego continente -> Açores tem uma relação de 2:1 face ao tráfego Açores -> continente.



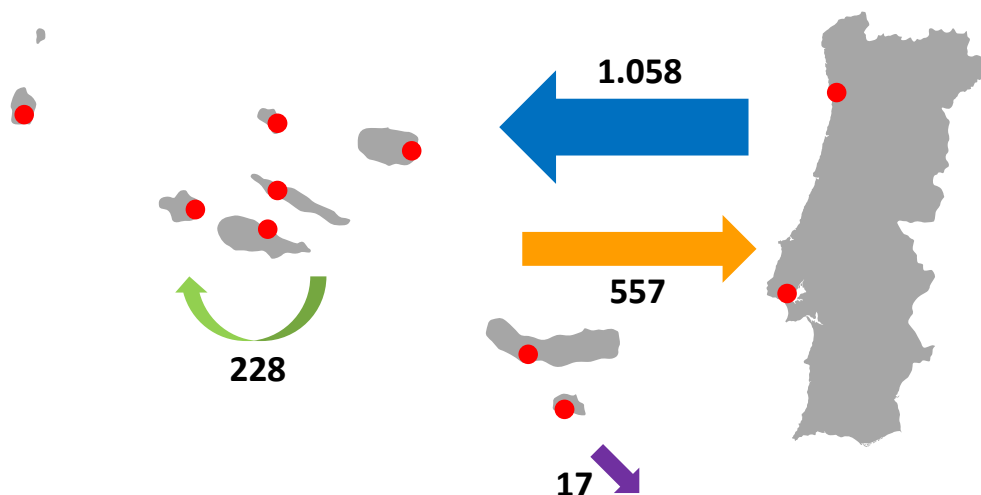
TOTAL: 96.722 TEUS cheios/ano



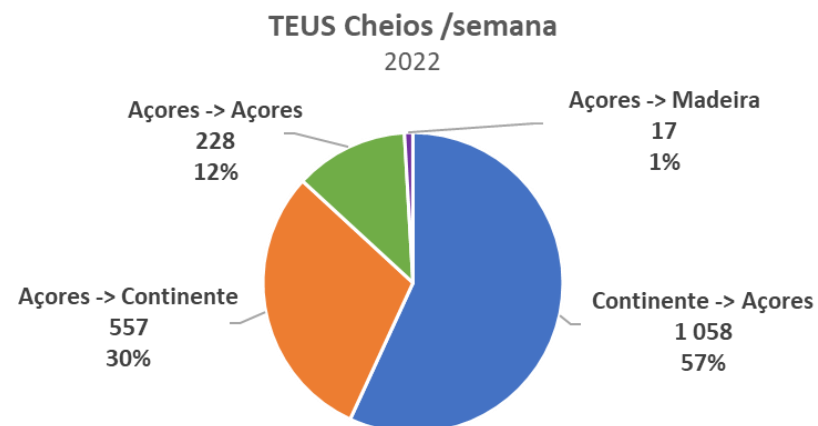
Procura Global: Média de TEUS Cheios /semana (2022)

Por semana, são transportados, em média, 1.057 TEUS cheios no sentido continente -> Açores, 557 TEUS cheios no sentido Açores-> continente, 228 TEUS cheios entre ilhas dos Açores e 17 TEUS cheios para a Madeira.

O tráfego continente -> Açores tem uma relação de 2:1 face ao tráfego Açores-> continente.

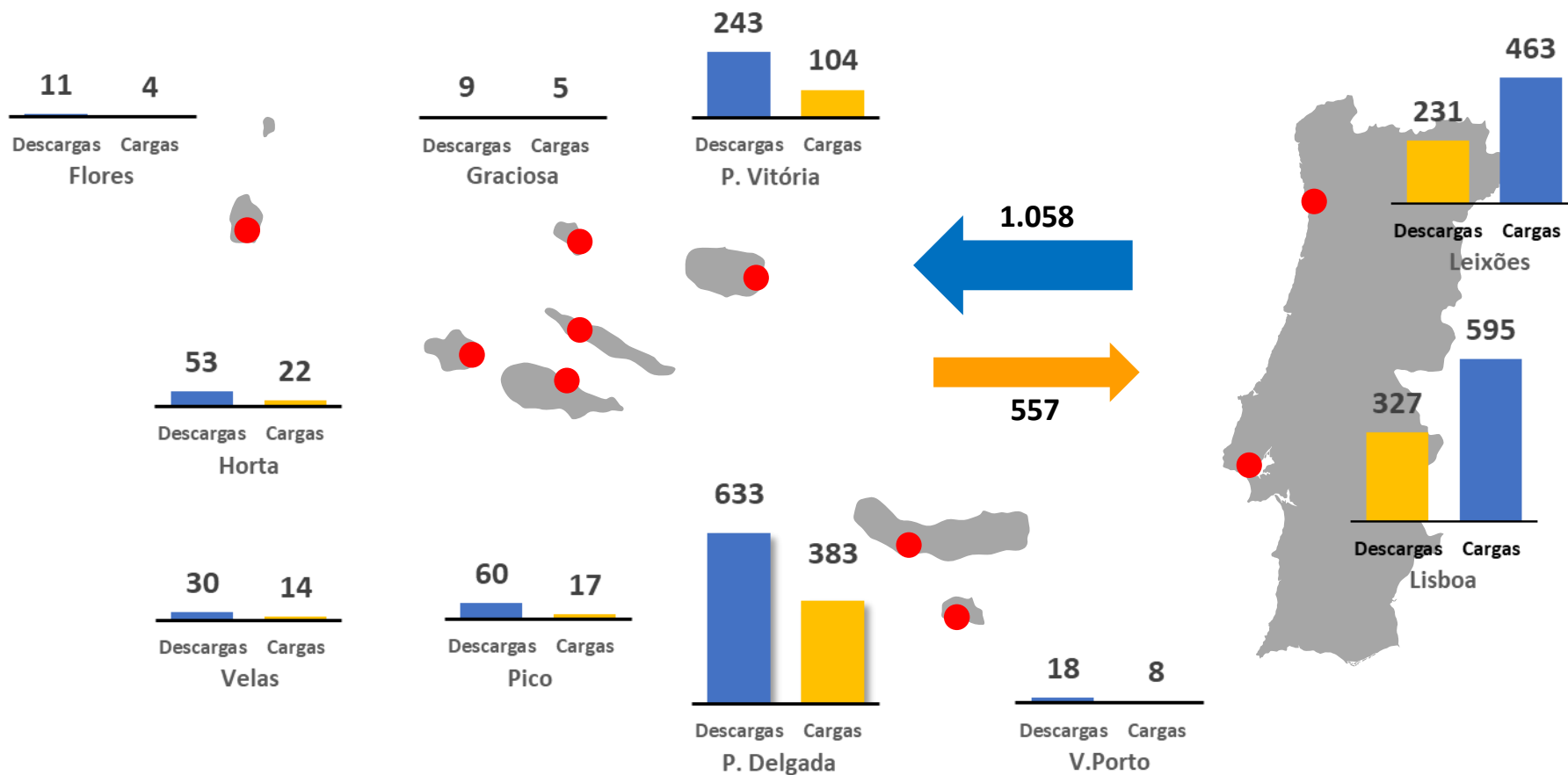


TOTAL: 1.860 TEUS cheios/semana



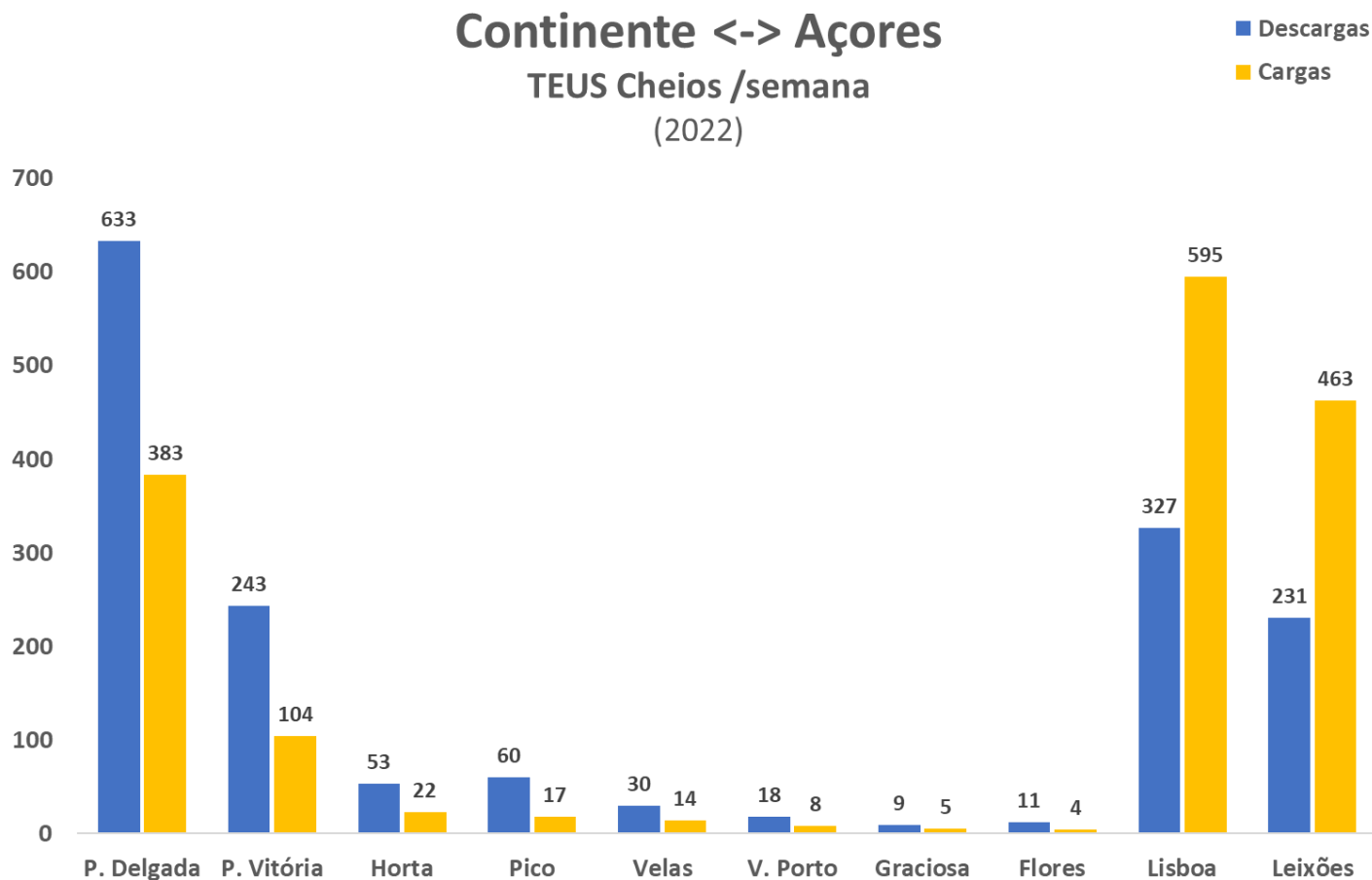
Continente<->Açores: Média de TEUS Cheios /semana (2022)

Os portos de P. Delgada e P. Vitória têm o maior número de TEUS carregados e descarregados em toda a Região Autónoma dos Açores.



Fonte: Armadores. Dados sobre ilha do Corvo não disponíveis.

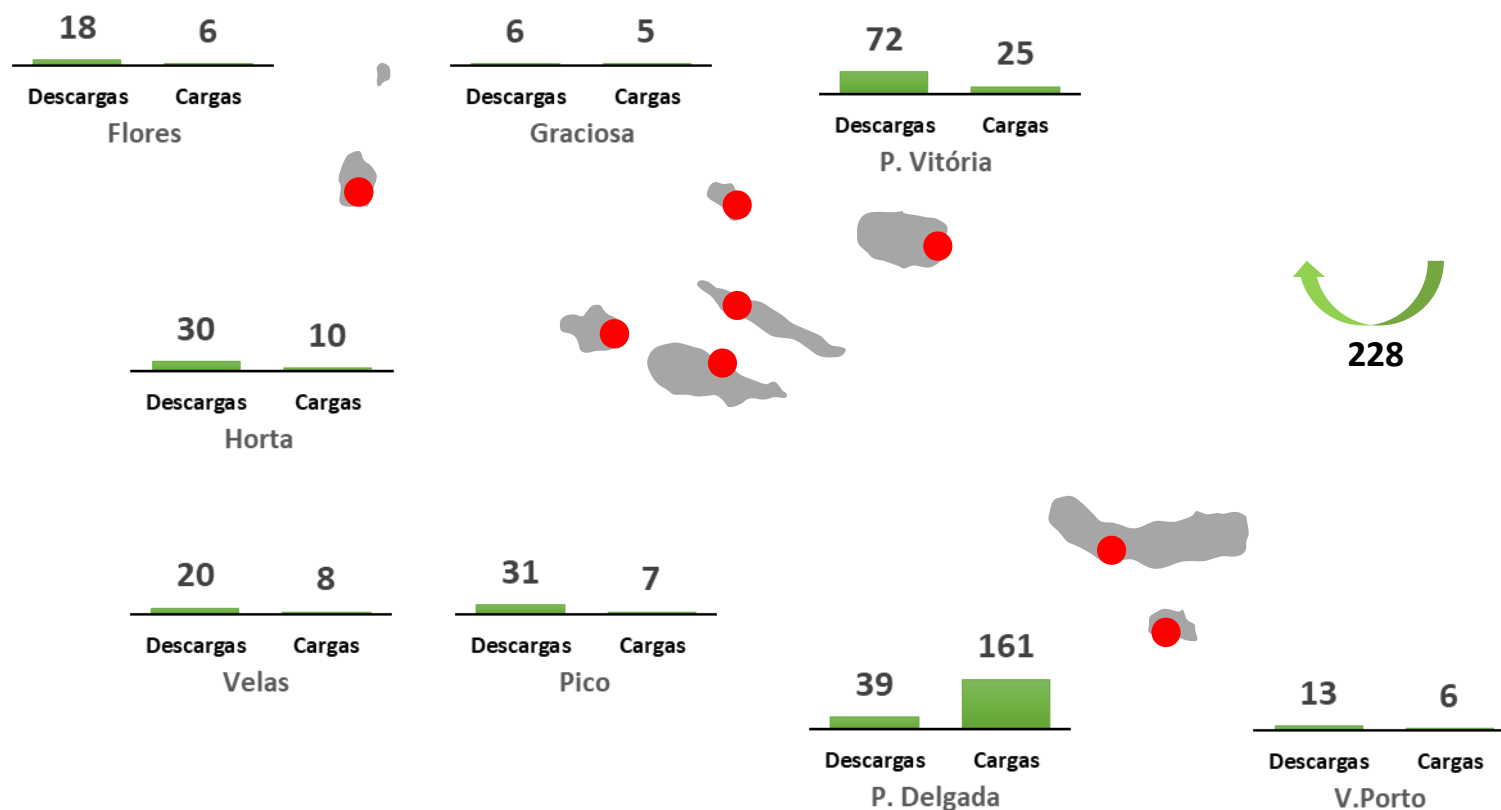
Continente<->Açores: Média de TEUS Cheios /semana (2022)



Fonte: Armadores. Dados sobre ilha do Corvo não disponíveis.

Açores<->Açores: Média de TEUS Cheios /semana (2022)

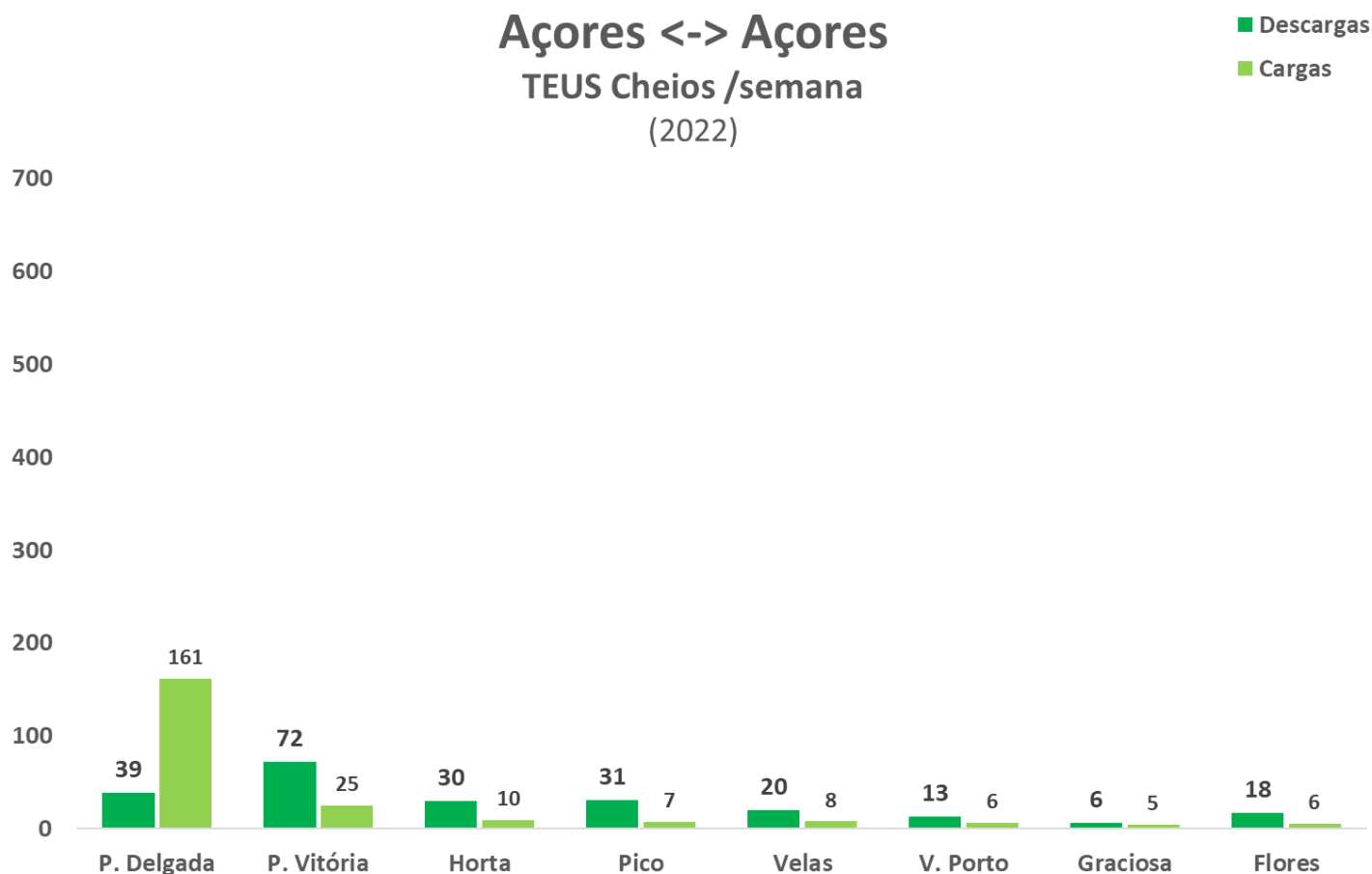
No tráfego interilhas, P. Delgada é o principal porto de *outbound* e P. Vitória o principal porto de *inbound*.



Fonte: Armadores. Dados sobre ilha do Corvo não disponíveis.

Açores<->Açores: Média de TEUS Cheios /semana (2022)

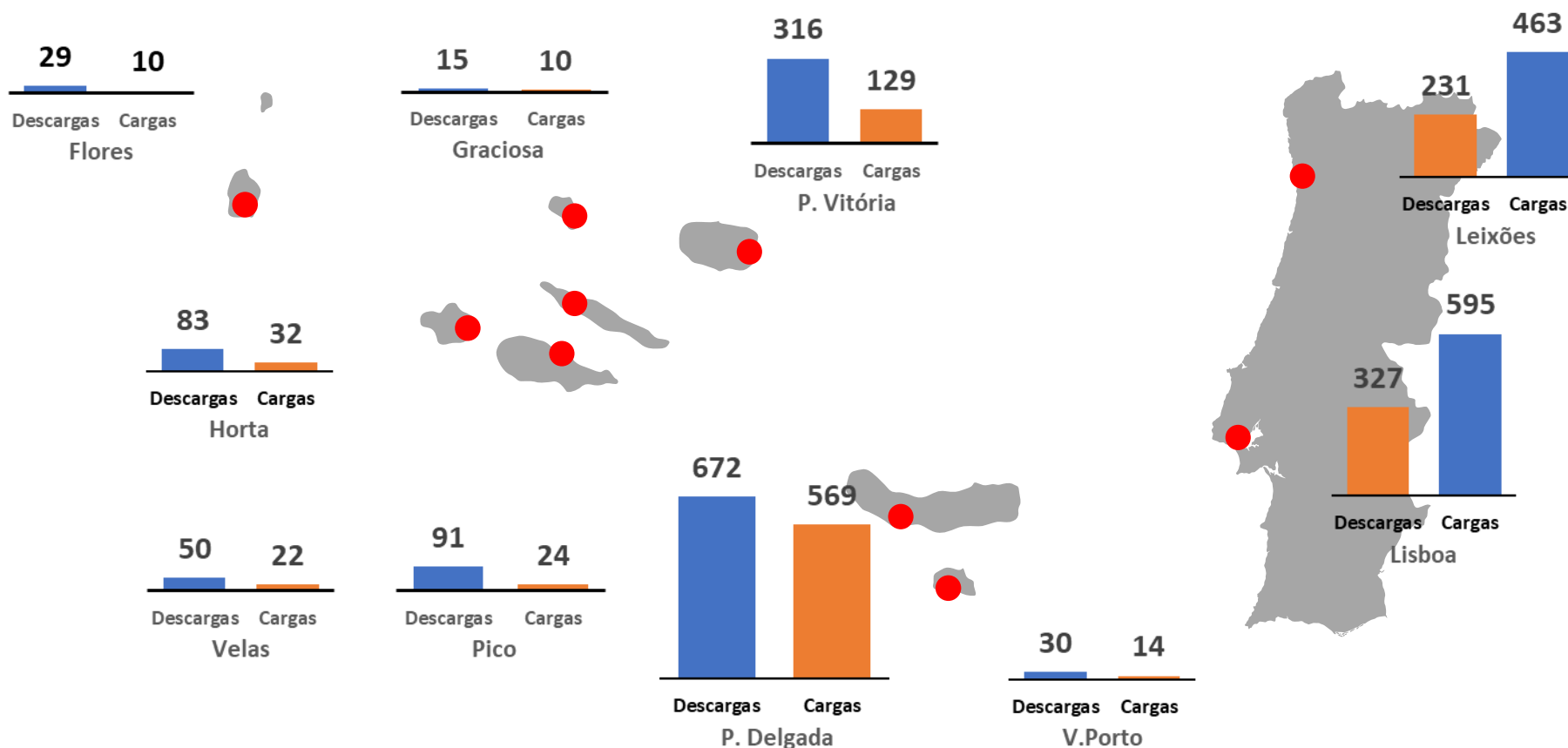
No gráfico abaixo, apresenta-se a distribuição, por cada porto, dos TEUS cheios /semana no tráfego interilhas.



Fonte: Armadores. Dados sobre ilha do Corvo não disponíveis.

Total: Média de TEUS Cheios /semana (2022)

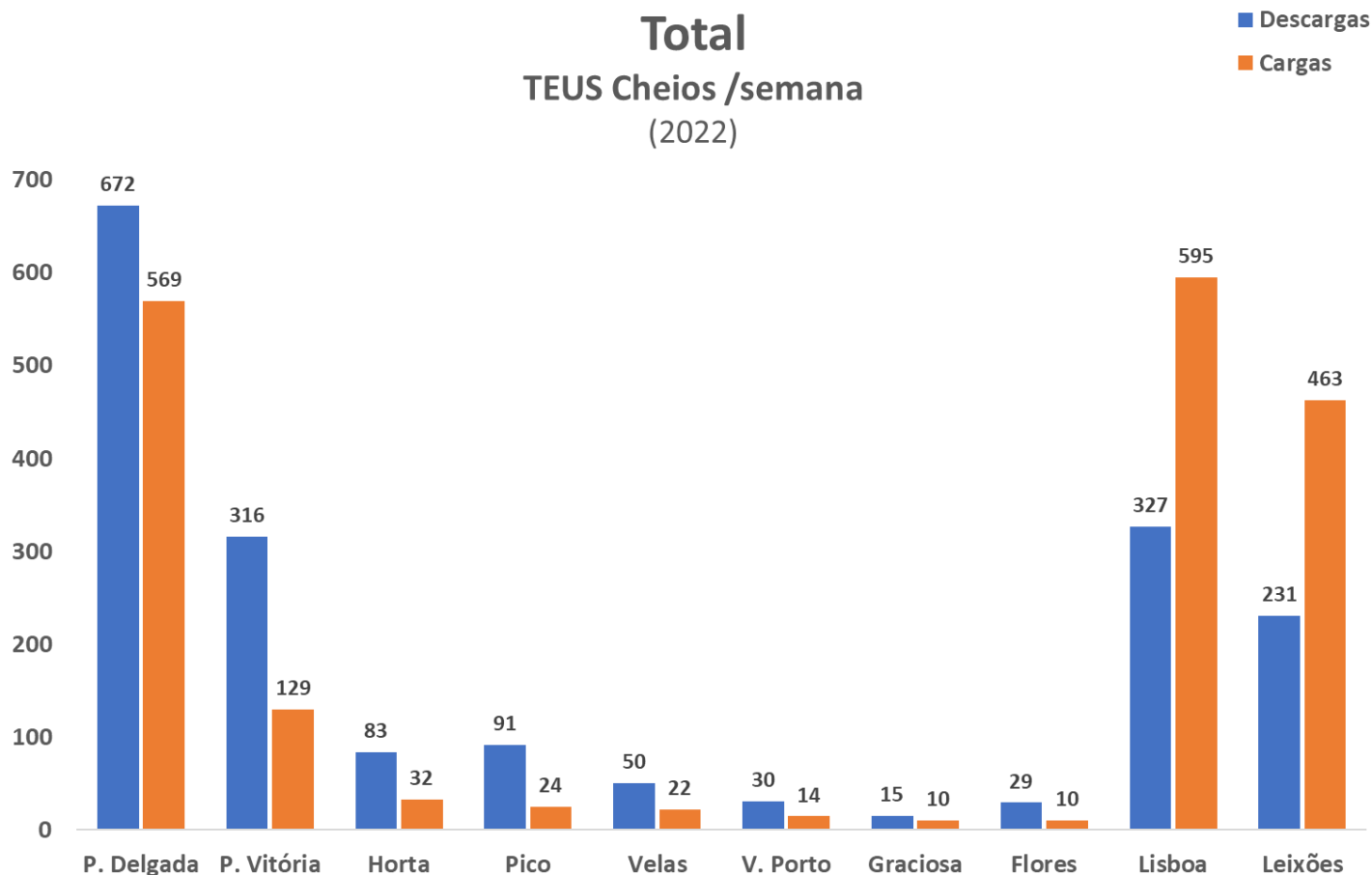
Os portos de P. Delgada e P. Vitória têm o maior número de TEUS carregados e descarregados em toda a Região Autónoma dos Açores.



Fonte: Armadores. Dados sobre ilha do Corvo não disponíveis.

Total: Média de TEUS Cheios /semana (2022)

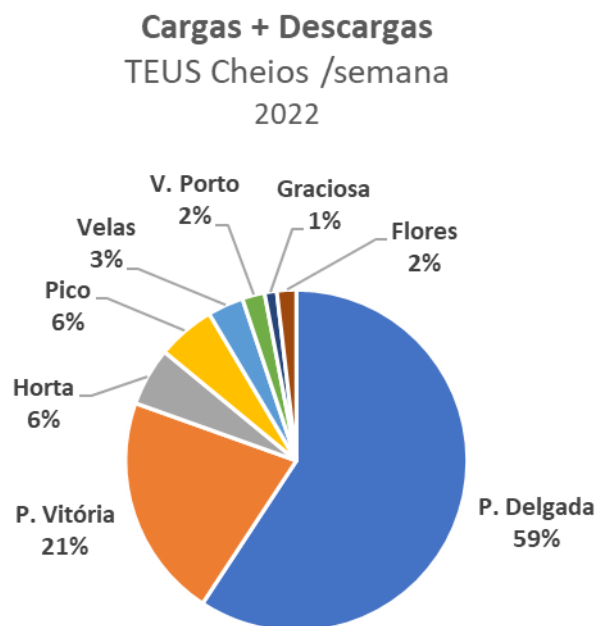
No gráfico abaixo, apresenta-se a distribuição, por cada porto, do total de TEUS cheios /semana.



Fonte: Armadores. Dados sobre ilha do Corvo não disponíveis.

Total Açores: Média de TEUS Cheios /semana (2022)

Aplicando a metodologia de classificação ABC, os portos de P. Delgada e P. Vitória são responsáveis por 80% do total de TEUS cheios movimentados entre continente <-> Açores. Horta, Pico e Velas são responsáveis por 15% e V. Porto, Graciosa e Flores são responsáveis por 5% do total de TEUS cheios movimentados.

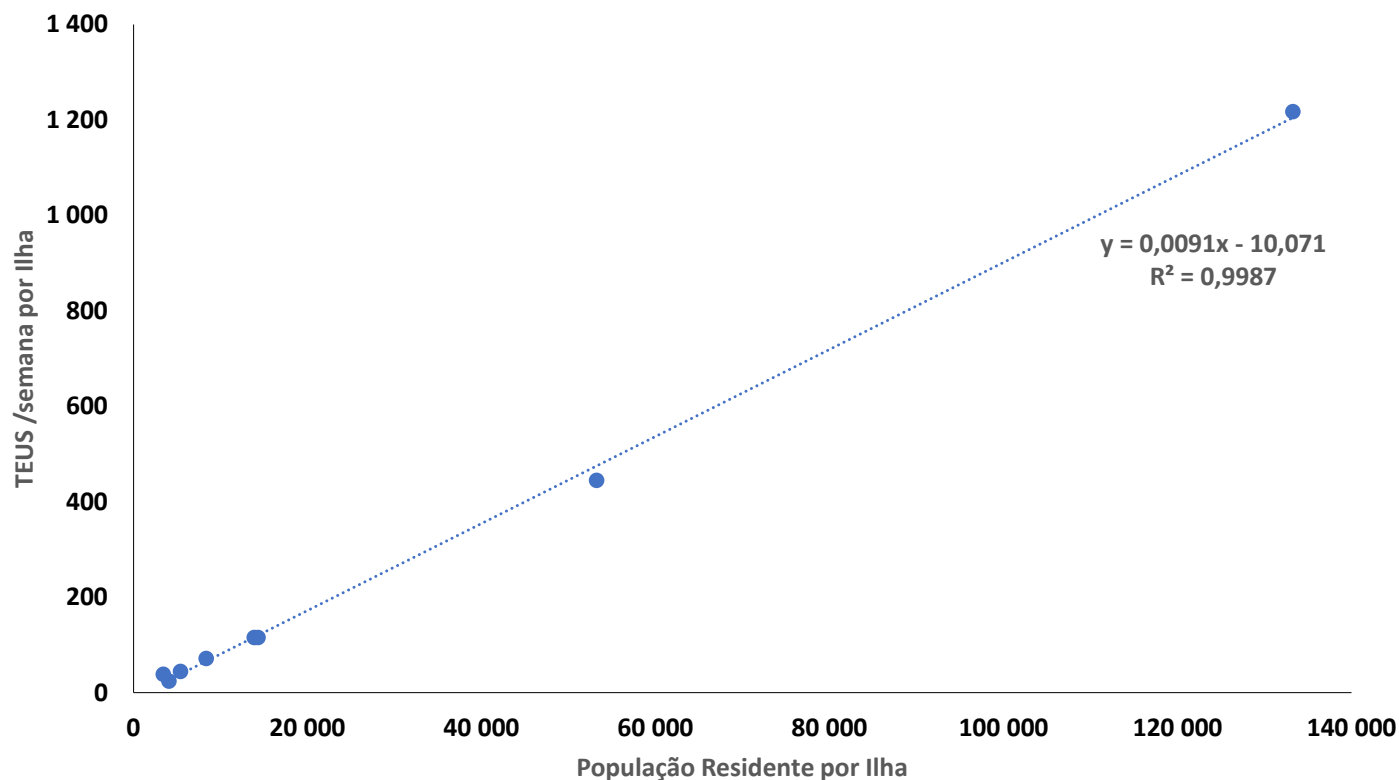


Porto	Descargas	Cargas	Total	%	
P. Delgada	672	544	1 217	59%	80%
P. Vitória	316	129	445	21%	
Horta	83	32	115	6%	15%
Pico	91	24	115	6%	
Velas	50	22	72	3%	
V. Porto	30	14	45	2%	5%
Graciosa	15	10	24	1%	
Flores	29	10	39	2%	
Total Açores	1 286	785	2 071	100%	

Correlação entre população e carga

Existe uma forte correlação ($R^2=0,9987$) entre a população residente por ilha e o número total de TEUS cheios /semana movimentados por ilha.

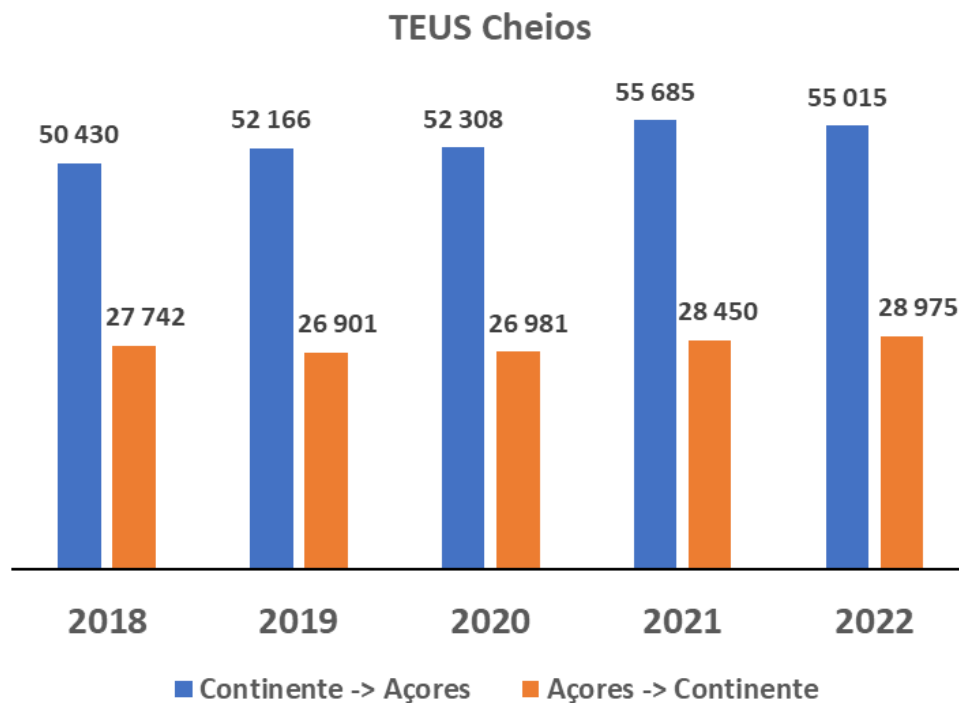
População Residente vs TEUS Cheios /semana
(2022)



Evolução da procura

A procura no segmento continente->Açores cresceu 9% entre 2018 e 2021.

No segmento Açores-> continente, a procura cresceu 4% em igual período.



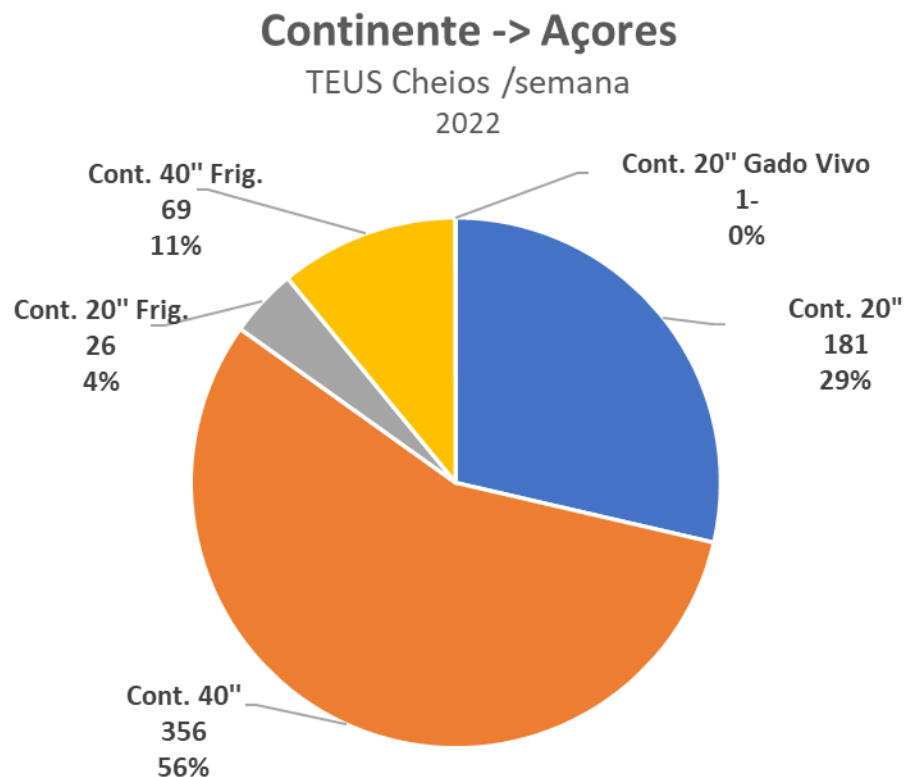
Fonte: Armadores

Procura Continente -> Açores (TEUS cheios/sem.)

Dos 55.015 TEUS cheios/ano no continente- >Açores, 56% (18.508) são contentores de 40' e 29% (9.425) são contentores de 20'.

Os contentores frigoríficos representam 15% do total de contentores.

Em média, são transportados menos de um contentor de gado vivo por semana.



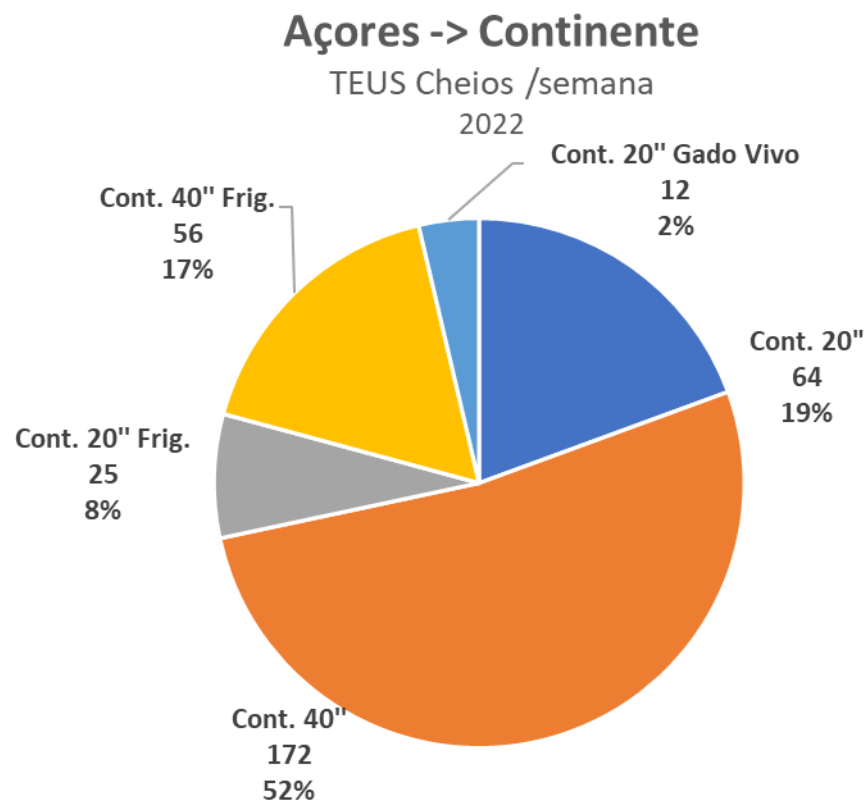
Fonte: Armadores

Procura Açores -> Continente (TEUS cheios/sem.)

Dos 28.975 TEUS cheios/ano no continente- >Açores, 52% (8.939) são contentores de 40' e 23% (3.947) são contentores de 20'.

Os contentores frigoríficos representam 25% do total de contentores.

Os contentores de gado vivo representam cerca de 2% do total.



Fonte: Armadores

Receitas estimadas /ano

Estima-se que as receitas anuais da operação dos três armadores de cabotagem insular se situe entre os 88,9M€ e os 98,8M€ por ano.

- Não estão disponíveis dados detalhados, por armador, quanto às receitas individualizados da operação entre o continente <-> RAA.
- Desse modo, realizou-se um cálculo detalhado da estimativa de receitas anuais para a operação atual relativa ao ano 2022, considerando a soma dos três armadores de cabotagem insular.
- Os valores reais serão afetados pela política comercial de cada armador, em especial quanto à política de descontos comerciais praticada.

Estimativa de Receitas	Peso
Continente -> Açores	74,3M€ a 82,5M€
Açores -> continente	10,9M€ a 12,1M€
Interilhas	3,2M€ a 3,6M€
Inter-Regiões	0,6M€ a 0,7M€
Total anual	88,9M€ a 98,8M€

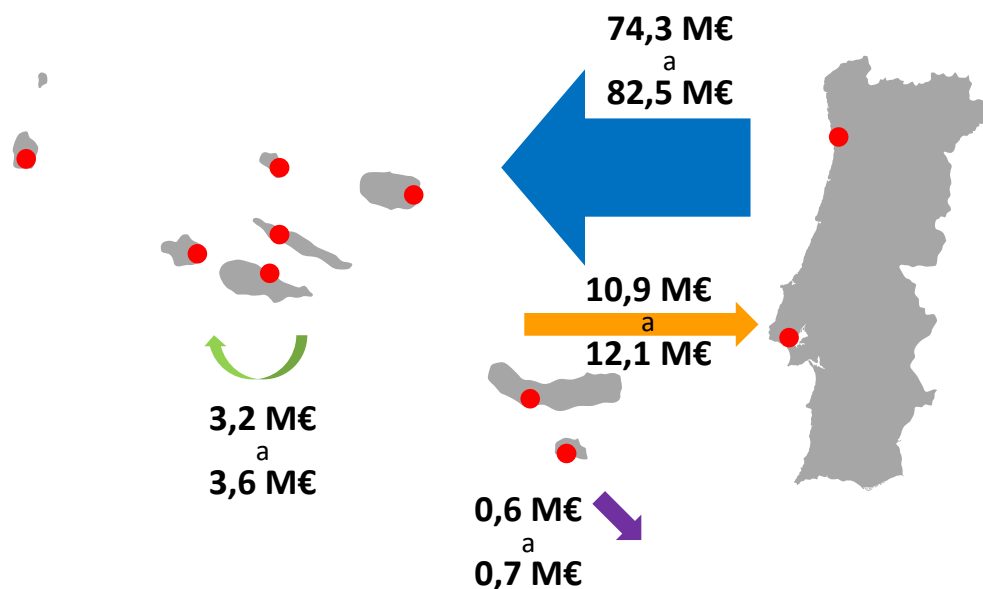
Fonte: Estimativas do consultor.

* - Nota: A VCDuarte não teve acesso aos custos dos armadores. Estes são valores estimados, os quais comportam uma margem de erro em função da estrutura de custos concreta de cada armador.

Receitas estimadas /ano

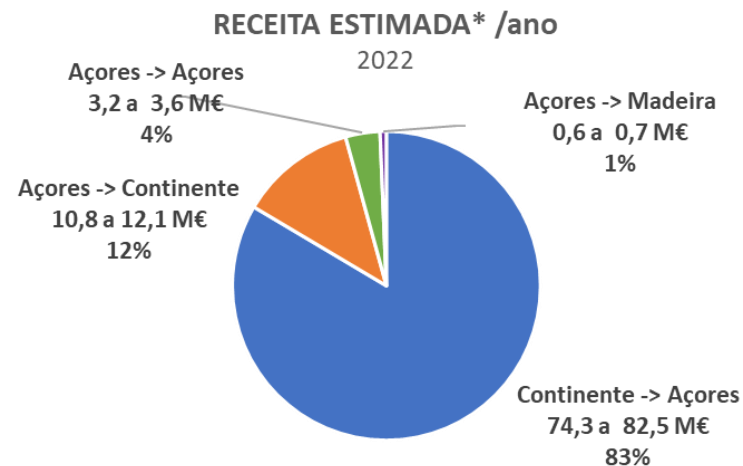
O segmento continente->Açores gera a maior parte da receita anual (83%).

O segmento Açores-> continente gera 12% da receita, enquanto que o segmento Açores->Açores gera 4% da receita e o Açores->Madeira gera 1% da receita anual.



TOTAL: 88,9M€ a 98,8 M€/ano

Exclui contratação de navios Thor e Margarethe



Fonte: Estimativas do consultor.

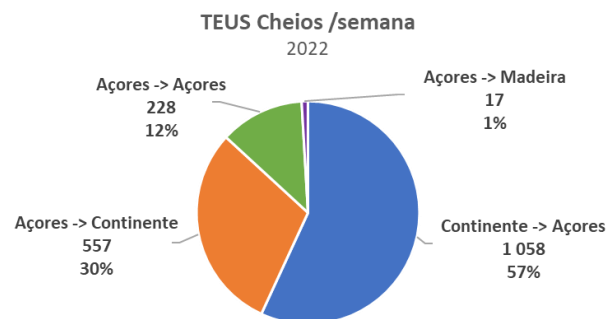
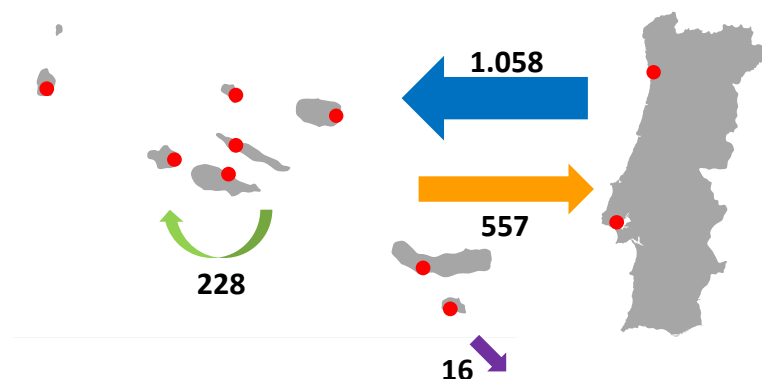
* - Nota: A VCDuarte não teve acesso às receitas dos armadores. Estes são valores estimados, os quais comportam uma margem de erro em função dos descontos comerciais praticados por cada armador.

Procura vs Receitas

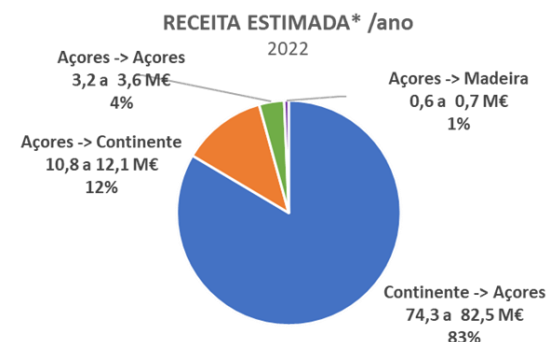
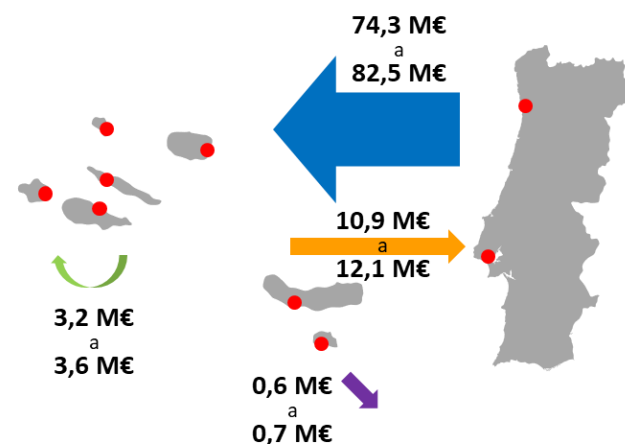
Existe uma discrepância entre as receitas e a procura.

As receitas do segmento continente -> Açores têm um peso (83%) muito superior ao peso relativo da procura (57%).
O peso das receitas do segmento Açores-> continente (12%) é quase 1/3 do peso da procura neste segmento (30%).

PROCURA



RECEITAS



Fonte: Armadores, estimativas do consultor

Peso dos serviços de cabotagem no PIB

O total de custos incorridos pelos agentes económicos com serviços de importação e exportação de mercadorias por via marítima através da cabotagem insular nos Açores representa cerca de 2,0% do PIB da RAA.

Gastos estimados dos agentes económicos com serviços de cabotagem insular nos Açores (2022)	88,9M€ a 98,8 M€
PIB Nominal RAA (2022E)	4.265 M€
Peso no PIB da RAA	Aprox. 2,0% do PIB

Custos estimados /ano

Estima-se que os custos anuais da operação dos três armadores de cabotagem insular se situe entre os 85,2M€ e os 96,7M€ por ano.

- Não estão disponíveis dados detalhados, por armador, quanto aos custos individualizados da operação entre o continente e a RAA.
- Desse modo, realizou-se um cálculo detalhado da estimativa de custo anual para a operação atual, relativa ao ano 2022, considerando a soma dos três armadores de cabotagem insular.
- Os valores reais serão afetados pela estrutura operacional de cada armador.

Estimativa de Custos	Peso
Afretamento Navio	23%-27%
Aluguer Contentores	7%-12%
Combustível	18%-23%
Portos	42%-46%
<i>Estiva</i>	16%-20%
<i>Outros custos por contentor</i>	10%-15%
<i>Outros serviços</i>	2%-5%
<i>Agência</i>	2%-5%
<i>Taxas</i>	4%-7%
Overheads	5%-10%
Total Anual	85,2M€ a 96,7M€

Fonte: Estimativas do consultor.

* - Nota: A VCDuarte não teve acesso aos custos dos armadores. Estes são valores estimados, os quais comportam uma margem de erro em função da estrutura de custos concreta de cada armador.

Custos por escala

Foi realizada uma estimativa dos custos portuários aproximados, em cada escala, nos serviços de cabotagem insular.

- Os custos médios de escala em cada ilha têm uma componente fixa (por escala) e uma componente variável (por contentor).
- Nos portos de Lisboa, Leixões, P. Delgada e P. Vitória, existe componente variável, por contentor movimentado.
- Nos restantes portos, os custos por escala têm como condicionante o custo global por terno de estiva, pelo que, na prática, o custo não é afetado pelo número de contentores movimentados.
- Na tabela lateral apresenta-se uma estimativa dos custos aproximados em cada porto.
- Os custos por contentor incluem a movimentação para o parque de segunda linha (o que não se realiza em todas as operações de estiva).

Custos por Porto	Custos Estimados por Escala	Custos Estimados por Contentor	Custos Aproximados Cliente Final
Lisboa	10 000 €	180 €	
Leixões	10 000 €	210 €	
Ponta Delgada	10 000 €	165 €	
Praia da Vitória	10 000 €	55 €	
Horta	19 000 €	-	
Cais do Pico	19 000 €	-	
Velas	19 000 €	-	
Praia da Graciosa	11 500 €	-	
Vila do Porto	11 500 €	-	
Flores	11 500 €	-	

20': ~90€
40': ~110€

* - Nota: A VCDuarte não teve acesso aos custos dos armadores. Estes são valores estimados, os quais comportam uma margem de erro em função da estrutura de custos concreta de cada armador.

Armadores de tráfego local

Atualmente, existem três armadores de tráfego local que se podem reunir em dois grupos económicos: Transportes Marítimos Graciosenses e Parece Machado / Barcos do Pico.

- Os armadores de tráfego local realizam serviços de transporte intragrupo.
- Por norma, não realizam transportes intergrupos.
- Os navios têm reduzida dimensão, entre 22,5 metros e os 50 metros.
- Transportam, sobretudo, carga geral e carga em paletes.
- Os navios têm todos uma idade bastante avançada e carecem de investimentos em renovação da frota.
- Os serviços de tráfego local encontram-se “desligados” dos serviços de cabotagem insular.

Grupo Central	Grupo Oriental
<ul style="list-style-type: none">• Transportes Marítimos Graciosenses<ul style="list-style-type: none">• Espirito Santo (37m DWT 242t)• Paulo da Gama (50m DWT 580t)• Ponte da Barca (50m DWT 580t)• Barcos do Pico:<ul style="list-style-type: none">• Cecília A (40,5m)• Lusitânia (28m)	<ul style="list-style-type: none">• Parece Machado<ul style="list-style-type: none">• Baía dos Anjos (30m)• Cristiano B (22,5m)

Índice

1. Introdução
2. Enquadramento Legal
3. Caracterização da Situação Atual
- 4. Problemas e Desafios**
5. Benchmarking
6. Cenários Analisados – Tráfego Local
7. Tempos de Rotação e Modelo de Transporte
8. Cenários Analisados – Cabotagem Insular
9. Cenário Adicional – Liberalização
10. Conclusões e Recomendações
11. Anexos

Reuniões com entidades locais

Durante a realização dos trabalhos de campo foram realizadas reuniões de trabalho, presenciais ou via online, com um conjunto de entidades envolvidas no transporte marítimo nos Açores, com o objetivo de conhecer as suas visões, problemas e ambições.



Principais problemas e desafios identificados

Das reuniões realizadas, foi possível agrupar os principais problemas e desafios levantados pelos vários *stakeholders* nos seguintes temas:

Principais problemas e desafios

QUALIDADE DO
SERVIÇO DE
TRANSPORTE
MARÍTIMO

PREÇOS E
CUSTOS DO
SERVIÇO

OBRIGAÇÕES DE
SERVIÇO PÚBLIC
vs.
LIBERALIZAÇÃO
DO MERCADO

PORTOS

Principais problemas e desafios identificados - Qualidade

Quanto à qualidade do serviço prestado, os principais tópicos prendem-se com o funcionamento do mercado interno da RAA, o número de escalas nas ilhas mais pequenas, as saídas para o continente, o *Transit Time* entre o continente e os Açores, bem como o cumprimento de itinerários e de horários.

QUALIDADE DO SERVIÇO DE TRANSPORTE MARÍTIMO	Descrição	Identificado por
Mercado interno	Ligações interilhas insuficientes / com pouca capacidade de resposta	Ilhas mais pequenas
Número de escalas nas ilhas mais pequenas	Número reduzido de escalas nas ilhas mais pequenas	Ilhas mais pequenas
Saídas por semana	Possibilidade de existir das saídas semanais para o Continente?	Exportadores de produtos frescos/perecíveis
Transit Time (Continente <-> Açores)	Cumprimento do <i>transit time</i> entre continente e Açores	Ilhas mais pequenas / Importadores de produtos perecíveis
Cumprimento de itinerários	Realização de escalas, frequentemente com um ou dois dias de atraso	Ilhas mais pequenas / Clientes de produtos perecíveis

Principais problemas e desafios identificados – Preços e Custos

No que concerne aos preços e custos do serviço, foram levantadas preocupações quanto ao preço dos fretes, ao impacto nas contas regionais e quanto à viabilidade financeira dos armadores.

PREÇO E CUSTO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE	Descrição	Identificado por
Preço dos Fretes	Custos elevados nos fretes praticados	Generalidade dos entrevistados
Impactes nas contas regionais	Assegurar a sustentabilidade financeira para as contas regionais	Conselho Económico e Social
Viabilidade financeira dos armadores	Resultados insuficientes para financiar os investimentos na renovação da frota	Armadores

Principais problemas e desafios identificados - OSP

A respeito da dialética obrigações de serviço público vs liberalização do serviço, foram levantadas questões quanto à coesão territorial, igualdade de oportunidades entre ilhas e liberalização do mercado

OBRIGAÇÕES DE SERVIÇO PÚBLICO Vs. LIBERALIZAÇÃO	Descrição	Identificado por
Coesão territorial	Ilhas mais pequenas devem ter os mesmos preços e serviços do que as ilhas de S. Miguel e Terceira	Ilhas mais pequenas
Igualdade de oportunidades entre ilhas	Terceira e S. Miguel devem ter maior igualdade de oportunidades nas ligações de/para o continente	Ilha Terceira
Maior liberalização do mercado	Os preços em cada ilha devem ser liberalizados, sendo assegurada a igualdade de preços entre ilhas por via de compensações aos armadores	Ilha de S. Miguel

Importa salientar que, neste tópico, não existe unanimidade entre as reivindicações dos *stakeholders* de cada ilha. Existem até reivindicações contrárias e em sentido oposto, consoante as ilhas.

Principais problemas e desafios identificados - Portos

No que concerne aos portos, os principais pontos levantados pelos vários *stakeholders* prendem-se com os custos por escala, com a eficiência de funcionamento dos portos nos Açores e com a inexistência de um terminal portuário comum aos três armadores, no Porto de Lisboa.

PORTOS	Descrição	Identificado por
Custos por escala	Elevados custos com taxas portuárias e rigidez dos custos com estiva (ternos de estiva)	Armadores
Eficiência dos portos	Inexistência/insuficiência de meios de movimentação de cargas nos portos (gruas)	Armadores / Clientes finais
Inexistência de terminal comum no porto de Lisboa	Inexistência de um terminal comum para operação dos três armadores, no porto de Lisboa	Armadores

Índice

1. Introdução
2. Enquadramento Legal
3. Caracterização da Situação Atual
4. Problemas e Desafios
- 5. Benchmarking**
6. Cenários Analisados – Tráfego Local
7. Tempos de Rotação e Modelo de Transporte
8. Cenários Analisados – Cabotagem Insular
9. Cenário Adicional – Liberalização
10. Conclusões e Recomendações
11. Anexos

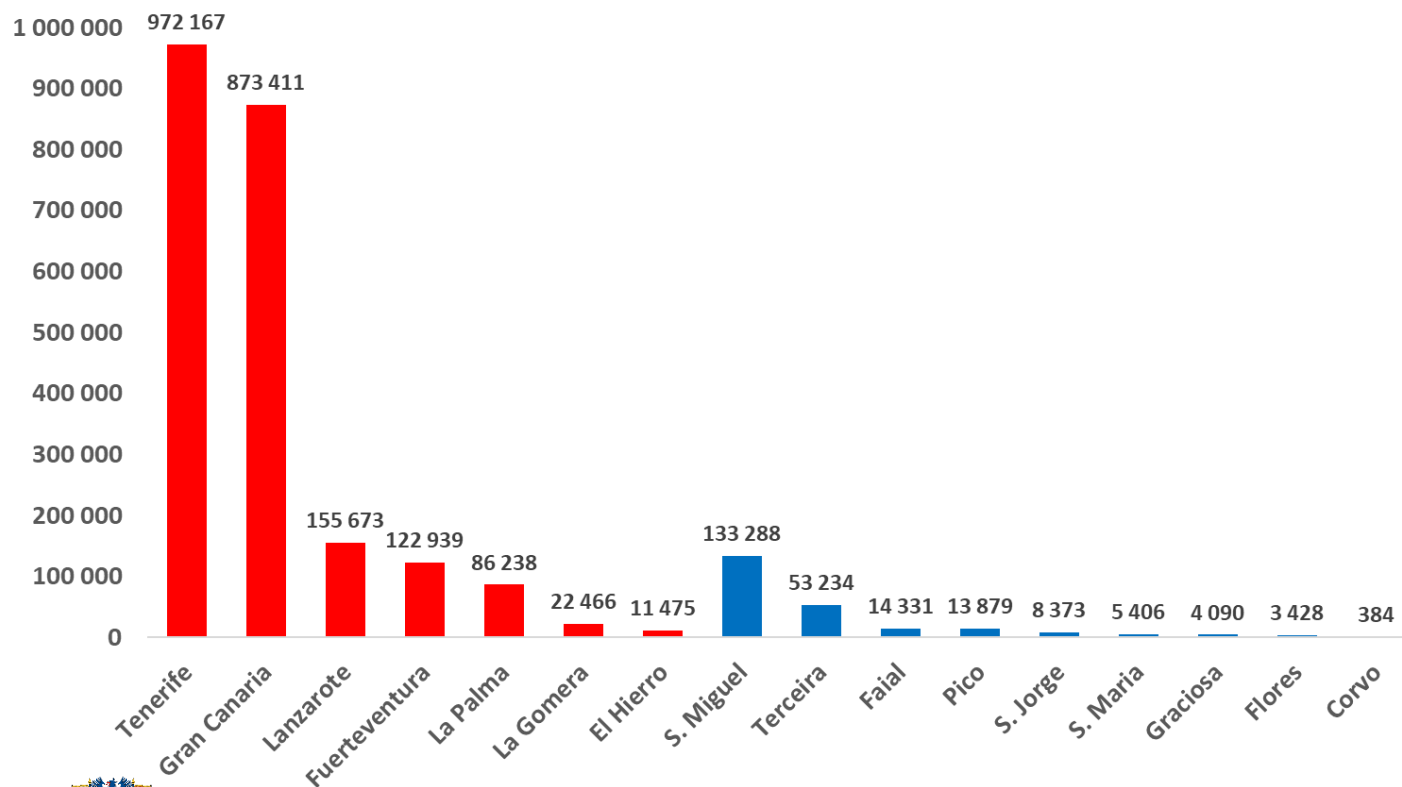
População Residente: Canárias vs Açores

As Canárias têm 2.244.000 residentes em sete ilhas, por comparação a 236.029 residentes distribuídos pelas nove ilhas nos Açores.

O rácio é de, aproximadamente, 10:1.

População Residente - Canárias vs Açores

2021



TEUS /ano: Canárias vs Açores

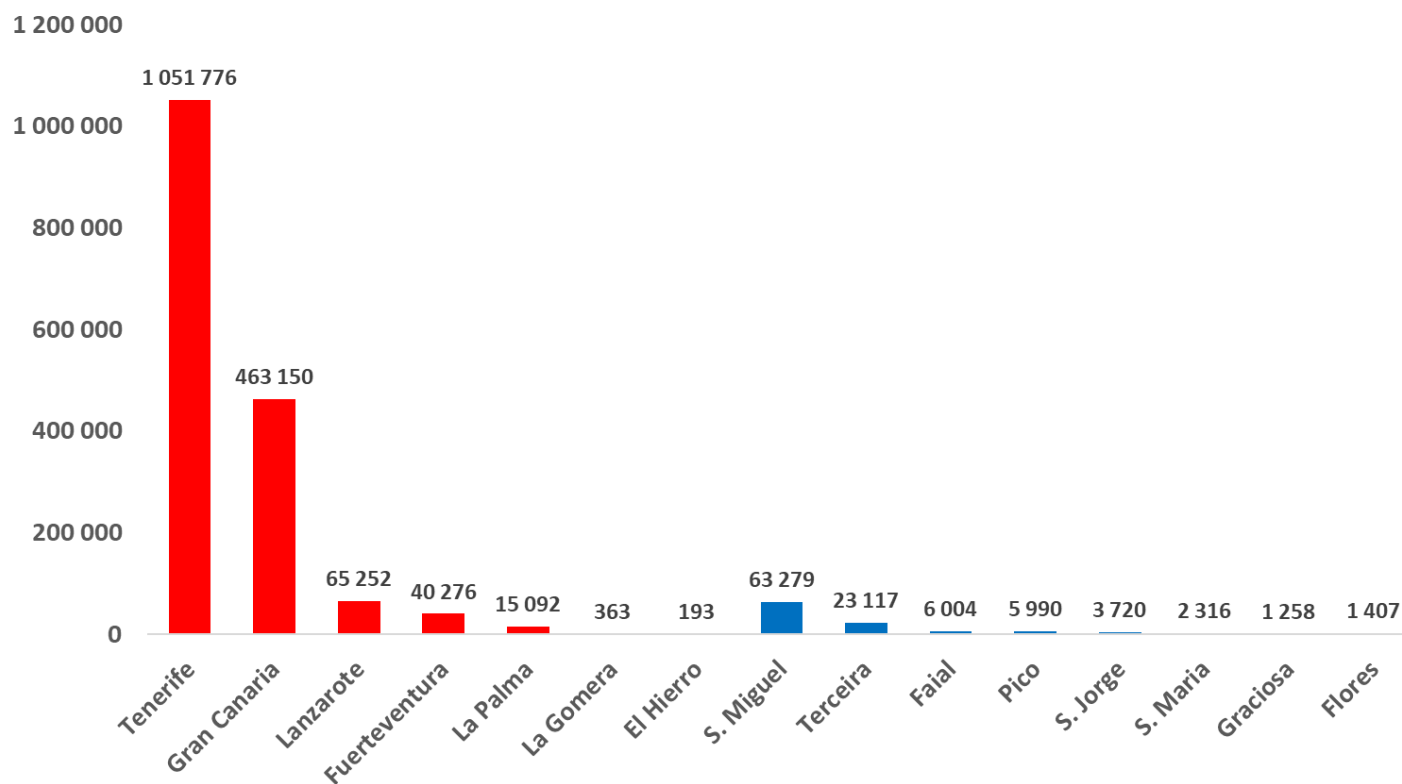
Os portos das Canárias movimentam 1.637.000 TEUS/ano, por comparação a 95.839 TEUS/ano nos Açores.

O Porto de Tenerife movimenta um número de TEUS/ano equivalente ao dos portos de Lisboa e Leixões em conjunto.

O Porto de Gran Canária movimenta um número de TEUS/ano equivalente ao do porto de Lisboa.

TEUS /ano - Canárias vs Açores

2021

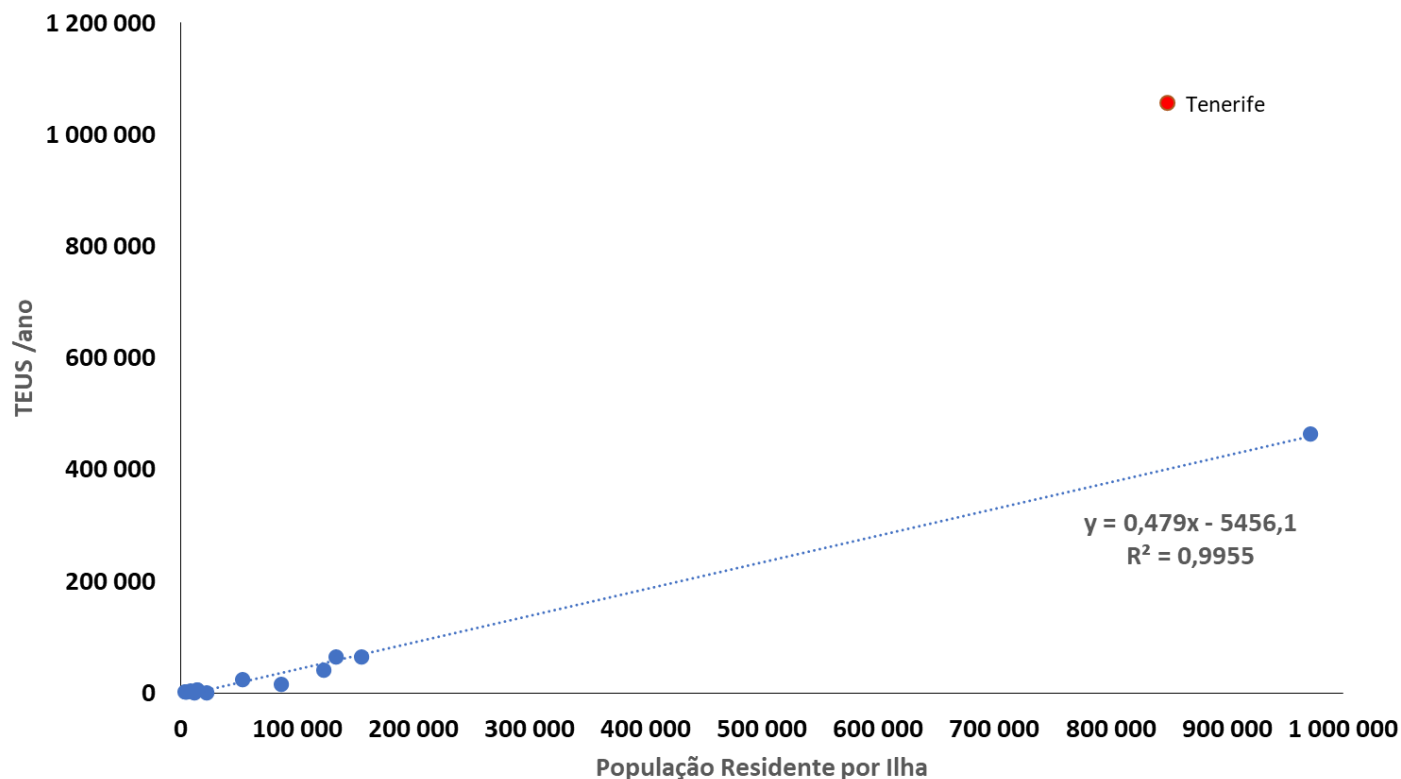


População Residente vs TEUS: Canárias + Açores

Considerando os portos das Canárias (exceto Tenerife) e dos Açores, verifica-se um forte correlação ($R^2=0,9955$) entre a população residente e o número de TEUS movimentados por ano.

O porto de Tenerife tem um volume bastante superior, devido ao seu papel de HUB para o mercado africano.

População Residente vs TEUS (2022)



Modelo misto: Navios Contentores + Ferries

Os serviços de cabotagem entre Espanha continental e as Ilhas Canárias incluem navios porta-contentores e navios ferry (passageiros + carga rodada).

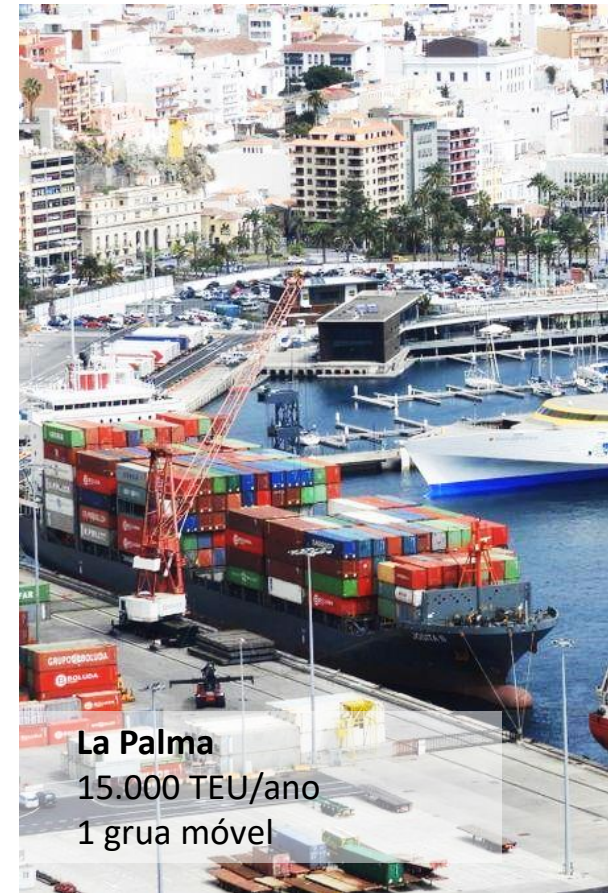
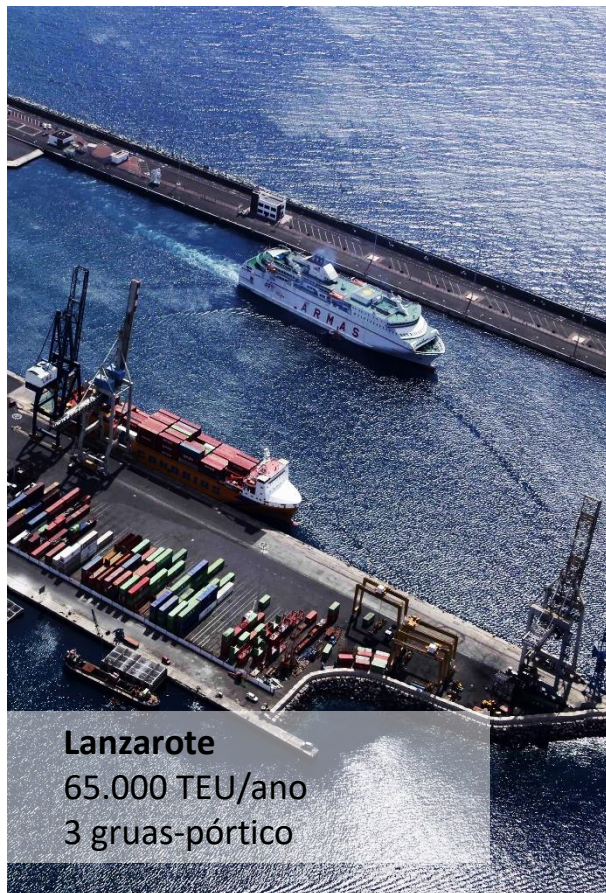
Complementarmente, existe um grande número de serviços interilhas em navios ferry.



Portos das ilhas de Lanzarote, Fuerteventura e La Palma

Os portos de Lanzarote, Fuerteventura e La Palma têm um volume anual de movimentação de contentores equiparável ao dos portos de P. Delgada e P. Vitória.

No entanto, verifica-se que estão muito mais equipados no que respeita a meios de movimentação vertical (gruas).



Enquadramento legal da cabotagem insular em Espanha

Em Espanha, existe legislação nacional para os serviços de cabotagem entre o continente e as Regiões Autónomas e legislação regional para os serviços de cabotagem interilhas na Região das Canárias

Continente <-> Regiões Autónomas

- Cumprimento do Regulamento (EU) n.º 3577/92.
- Real Decreto 1516/2007 de 16 de novembro.
- Livre prestação de serviços por armadores da UE.
- Comunicação prévia com quinze dias de antecedência.
- Determinação de linhas de interesse público de transporte de passageiros e carga rodada (ro-ro) entre o continente e as Regiões Autónomas.
- Celebração de contratos de obrigações de serviço público nas linhas que tenham sido determinadas de interesse público e em que o mercado não satisfaça, por si só, o seu cumprimento.

Interilhas nas Canárias

- Cumprimento do Regulamento (EU) n.º 3577/92.
- Lei 12/2007 de 24 de abril.
- Livre prestação de serviços por armadores da UE.
- Regime de comunicação prévia com quinze dias de antecedência.
- Tipos de serviço: passageiros, carga ou mistos.
- Determinação de necessidades básicas pelo Governo Regional.
- Obrigações de serviço público por regulamento.
- Regime de autorização prévia em linhas com OSP.
- Regime de contratos de OSP em linhas não satisfeitas pelo regime de autorização prévia.

Textos integrais incluídos em Anexo.

Regulamento do Transporte Marítimo das Ilhas Canárias (I)

Os serviços de cabotagem (passageiros e carga) interilhas, na região das Canárias, é regulado pela Lei 12/2007, de 24 de abril, sobre o Regulamento do Transporte Marítimo das Ilhas Canárias

- Sujeito ao cumprimento do Regulamento (EU) n.º 3577/92.
- A cabotagem interilhas rege-se pela **livre prestação de serviços** por parte de armadores da UE, mediante comunicação prévia.
- Sem prejuízo das linhas que, para garantir a suficiência dos serviços regulares de transporte entre as ilhas, possam estar sujeitas a obrigações de serviço público nos termos estabelecidos na lei.
- Tipos de serviços:
 - Passageiros;
 - Mercadorias;
 - Mistos.
- **Regime de comunicação prévia**
 - Os interessados na realização de serviços interilhas devem comunicar à Administração Regional quinze dias antes do início da atividade, demonstrando o cumprimento dos requisitos legais obrigatórios.
 - A cessação da prestação do serviço regular deve ser comunicada com quinze dias de antecedência à Administração Regional.
- **Determinação das necessidades básicas**
 - O Governo das Canárias determinará as linhas de passageiros e mercadorias necessárias à satisfação das necessidades básicas interilhas.
 - Fixando as condições de continuidade, frequência, portos a servir, capacidade e preço do serviço.
 - A determinação das necessidades básicas interilhas não afasta o regime de liberdade de prestação, nem implica a imposição de OSP nessas rotas ou nos prestadores.

Regulamento do Transporte Marítimo das Ilhas Canárias (II)

**O Governo Regional pode determinar obrigações de serviço público gerais, por regulamento.
Ou pode, ainda, determinar obrigações de serviço público específicas, por contrato.**

- **Obrigações de serviço público por regulamento**

- Quando o mercado não assegure a satisfação das necessidades básicas, o Governo Regional pode determinar, por regulamento, a imposição de obrigações de serviço público gerais nas linhas interilhas que satisfaçam as necessidades básicas.

- **O cumprimento das OSP poderá ser cumprido coletivamente e não individualmente**, a pedido dos armadores autorizados, nos termos da legislação comunitária aplicável.

- **Regime de autorização prévia**

- As necessidades básicas de transporte interilhas, que não possam ser assumidas pelo mercado, legitimam a sujeição da sua prestação a um regime de autorização prévia, impondo essas condições mínimas como obrigações de serviço público, com o objetivo de garantir a suficiência do transporte regular em relação a essas necessidades básicas.

- A estimativa da insuficiência do mercado será efetuada através de uma análise conjunta e complementar dos serviços que os diferentes prestadores estariam dispostos a prestar.

- O pedido de autorização será decidido após a audição das partes interessadas.

- A autorização prévia não confere exclusividade na linha a que diz respeito.

- **Obrigações de serviço público por contrato**

- Excecionalmente, nas linhas que correspondam a necessidades básicas e que não sejam satisfeitas por nenhum dos regimes anteriores, pode, mediante concurso, celebrar-se contratos de obrigações de serviço público.

- Os contratos de OSP podem incorporar compensação financeira e/ou atribuir exclusividade, nessa linha, ao armador contratado.

Tratado sobre o funcionamento da União Europeia

O TFUE prevê a adoção de medidas específicas destinadas a estabelecer as condições de aplicação dos tratados às regiões ultraperiféricas.

Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia

Artigo 349.º

Tendo em conta a situação social e económica estrutural da Guadalupe, da Guiana Francesa, da Martinica, de Maiote, da Reunião, de Saint-Martin, dos Açores, da Madeira e das ilhas Canárias, agravada pelo grande afastamento, pela insularidade, pela pequena superfície, pelo relevo e clima difíceis e pela sua dependência económica em relação a um pequeno número de produtos, fatores estes cuja persistência e conjugação prejudicam gravemente o seu desenvolvimento, o Conselho, sob proposta da Comissão e após consulta ao Parlamento Europeu, adotará medidas específicas destinadas, em especial, a estabelecer as condições de aplicação dos Tratados a essas regiões, incluindo as políticas comuns. Quando as medidas específicas em questão sejam adotadas pelo Conselho de acordo com um processo legislativo especial, o Conselho delibera igualmente sob proposta da Comissão e após consulta ao Parlamento Europeu.

As medidas a que se refere o primeiro parágrafo incidem designadamente sobre as políticas aduaneira e comercial, a política fiscal, as zonas francas, as políticas nos domínios da agricultura e das pescas, as condições de aprovisionamento em matérias-primas e bens de consumo de primeira necessidade, os auxílios estatais e as condições de acesso aos fundos estruturais e aos programas horizontais da União.

O Conselho adotará as medidas a que se refere o primeiro parágrafo tendo em conta as características e os condicionalismos especiais das regiões ultraperiféricas, sem pôr em causa a integridade e a coerência do ordenamento jurídico da União, incluindo o mercado interno e as políticas comuns.

Subsídios ao transporte marítimo de produtos das Canárias (I)

O Governo Central Espanhol atribui um conjunto de subsídios ao transporte marítimo de mercadorias com origem e/ou destino nas Canárias (Real Decreto 199/2000 de 11 de fevereiro).

- **Transporte marítimo de produtos agrícolas originários nas Canárias**
 - O transporte marítimo dos produtos agrícolas originários do arquipélago, com exceção das bananas, entre as ilhas ou para o continente, será subsidiado até ao limite de 50% do valor do frete e das taxas portuárias aplicáveis às mercadorias.
 - O transporte destes produtos para o resto dos países da União Europeia beneficiará de um subsídio até 33% do custo do transporte, sendo este subsídio limitado, em todos os casos, ao custo do frete teórico entre as Ilhas Canárias e Cádiz.
- **Transporte marítimo de mercadorias e produtos industrializados originários das Canárias**
 - O transporte marítimo de mercadorias e produtos industrializados originários das Ilhas Canárias, ou que nelas tenham sido transformados, será subsidiado até 35% das tarifas de frete, sempre que estas sejam transportadas entre as ilhas do arquipélago ou se destinem ao consumo no continente.
 - O transporte destes produtos para o resto dos países da União Europeia beneficiará de um subsídio até 35% do custo do transporte, sendo este subsídio limitado, em todos os casos, ao custo do frete teórico entre as Ilhas Canárias e Cádiz.

Texto integral incluído em Anexo.

Subsídios ao transporte marítimo de produtos das Canárias (II)

O Governo Central Espanhol atribui um conjunto de subsídios ao transporte marítimo de mercadorias com origem e/ou destino nas Canárias (Real Decreto 199/2000 de 11 de fevereiro)

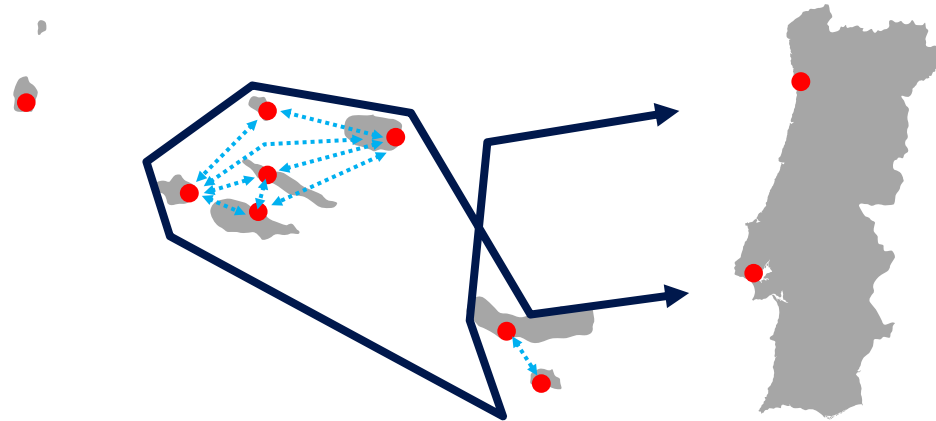
- **Transporte marítimo de produtos para alimentação animal provenientes do continente**
 - O transporte marítimo de produtos para alimentação animal do continente para as ilhas Canárias será objeto de um subsídio até 50% do respetivo frete, desde que não exista produção nacional canária desses produtos ou que esta seja insuficiente.
- **Transporte marítimo de petróleo e produtos petrolíferos**
 - O transporte marítimo interilhas e para o continente de petróleo e produtos petrolíferos originários das Ilhas Canárias, ou que nelas tenham sofrido transformações, será objeto de um subsídio até 3% do custo do frete dessas mercadorias.
- **Transporte marítimo de plantas, flores e frutos frescos comestíveis**
 - O transporte marítimo interilhas e para o continente de plantas, flores e frutos frescos comestíveis originários das ilhas Canárias, ou que tenham nelas sido objeto de transformação, será objeto de um subsídio que pode atingir 50% do frete.
 - O transporte marítimo destes produtos para o resto dos países da União Europeia beneficiará de um subsídio até 33% do custo do transporte, sendo este subsídio limitado, em todos os casos, ao custo do frete teórico entre as Ilhas Canárias e Cádiz.

Índice

1. Introdução
2. Enquadramento Legal
3. Caracterização da Situação Atual
4. Problemas e Desafios
5. Benchmarking
- 6. Cenários Analisados – Tráfego Local**
7. Tempos de Rotação e Modelo de Transporte
8. Cenários Analisados – Cabotagem Insular
9. Cenário Adicional – Liberalização
10. Conclusões e Recomendações
11. Anexos

Modelo Atual: Tráfego local vs Cabotagem insular

Atualmente, os serviços prestados pelos armadores de cabotagem insular estão desconectados dos serviços prestados pelos armadores de tráfego local.



- Navios de cabotagem insular com dimensão >100m.
- Transporte de contentores.
- Possibilidade de efetuar escala em todas as ilhas.
- VPO, GRA e FLO: uma vez cada quinze dias.
- Calado não permite escalar COR.
- Dificuldades na escala nas FLO.

**Armadores
de
Cabotagem
Insular**

**Armadores
de
Tráfego
Local**

- Navios de tráfego local com dimensão <50m.
- Transporte de carga geral/em paletes.
- Estão limitados no transporte intergrupos.

Modelo atual – Vantagens e desvantagens

O modelo atual tem a vantagem de ser um modelo maduro e testado.

Contudo, apresenta a desvantagem de ter pouca flexibilidade.

Vantagens

- ✓ Ligação a todas as ilhas.
- ✓ Continuação do modelo atual – não pressupõe dificuldades de implementação.
- ✓ Ligação direta ou semidirecta de todas as ilhas de/para o continente.

Desvantagens

- ✗ Os portos de VPO e GRA têm apenas escala uma vez a cada quinze dias.
- ✗ Os portos das FLO e COR necessitam de navios dedicados, com custos superiores a 2M€ por ano para o Governo Regional dos Açores.
- ✗ Não é possível realizar transportes intergrupos de navios de Tráfego Local.
- ✗ O mercado interilhas de transporte de contentores é somente servido por navios de cabotagem insular – menor número de itinerários e de escalas.
- ✗ Não existem navios nos Açores que possam atuar numa situação de contingência (ex: Furação Lourenzo).
- ✗ A escala de navios de cabotagem em todas as ilhas pode ter custos demasiado elevados, quando o volume de contentores é reduzido (ilhas mais pequenas).
- ✗ Os armadores locais mantêm um papel “secundário”.

Transporte de contentores por tráfego local? (I)

Atualmente, os navios de tráfego local transportam principalmente carga geral e carga paletizada.

- O transporte de contentores de/para as ilhas mais pequenas, através dos navios de tráfego local, tem um conjunto de constrangimentos:
 - Navios sem capacidade de transporte de contentores;
 - Inexistência de guias na generalidade dos portos mais pequenos para realizar a carga/descarga de contentores (dada a sua dimensão, estes navios não têm estabilidade suficiente para realizar a carga/descarga de contentores de 40', com recurso a guias de bordo).
 - Dificuldades regulatórias na realização de transportes intergrupos.
- Deste modo, o transporte de contentores no mercado interno dos Açores é realizado essencialmente pelos navios de cabotagem insular.



Transporte de contentores por tráfego local? (II)

Atualmente, os serviços prestados pelos armadores de cabotagem insular são totalmente desligados dos serviços prestados pelos armadores de tráfego local.

Existem vantagens no transporte de contentores por navios de tráfego local?

(Em complemento aos navios de cabotagem insular)

Foram identificadas várias vantagens na criação de condições que viabilizem o transporte de contentores por navios de tráfego local, entre todos os grupos, de forma complementar aos navios de cabotagem insular:

- ✓ Viabilização de escalas, para transporte de contentores, nas ilhas do Faial, Pico e S. Jorge, num maior número de dias por semana.
- ✓ Viabilização de escalas, nas ilhas de S. Maria e Graciosa, por parte de navios de tráfego local, nas semanas em que os navios de cabotagem insular não efetuam escala, aumentando a frequência em que estas ilhas são servidas para uma vez por semana.
- ✓ Aumento da oferta (itinerários e dias de escala) no transporte interilhas, de forma complementar aos navios de cabotagem insular, promovendo as trocas comerciais interilhas e o mercado interno.
- ✓ Existência de navios de *backup*, sediados nos Açores.
- ✓ Possibilidade de transporte de contentores, paletes e carga geral para as ilhas das Flores e Corvo.

Navios de tráfego local como backup para contingências

A existência de navios de tráfego local com capacidade para transportar carga geral, paletes e contentores aumenta o nível de segurança e o leque de resposta a situações de contingência.

- A existência de navios de tráfego local, sediados permanentemente na Região, com capacidade para transporte de todo o tipo de cargas (carga geral, paletes e contentores), e com capacidade de escalar todas as ilhas, constitui uma salvaguarda para situações de contingência:
 - Situações de intempéries, como aquelas que se viveram na altura do Furacão Lourenço;
 - Situações de avaria / indisponibilidade de algum navio de Cabotagem Insular.
- Estando permanentemente sediados na região, estes navios poderão ser chamados a amparar em situações de contingência de forma muito mais célere e imediata, face à alternativa de realizar o afretamento de navios externos à RAA (ex: navio Margarethe).
- Sendo navios de menor dimensão, terão maior flexibilidade em escalar portos em situações de contingência.

15 OUTUBRO 2019

TMG REALIZAM ESCALA COM AS FLORES

terça-feira, outubro 15, 2019 Rádio Graciosa

Atracou ontem no Porto das Lajes das Flores, o navio Paulo da Gama dos Transportes Marítimos Graciosenses, o primeiro navio de tráfego local com mercadorias.

Trata-se da primeira escala de um navio de mercadorias no Porto das Lajes das Flores, após a passagem do furacão Lorenzo.

O navio Paulo da Gama, dos TMG, saiu no Domingo, dia 13 Outubro, da Ilha Terceira, rumo às Lajes das Flores, transportando combustível e produtos alimentares.

Trata-se de um dos poucos navios de tráfego local a operar nos Açores, com condições e tamanho suficiente (50 m), para fazer regularmente viagens entre o grupo Central e o Ocidental e operar nos cerca de 60 m de cais operacional no porto das Lajes.



Ligação às Flores e Corvo (I)

A existência de navios de tráfego local com capacidade para transportar carga geral, paletes e contentores, permitiria assegurar o abastecimento regular das ilhas das Flores e do Corvo.

- Os danos causados pelo Furacão Lourenço sobre as infraestruturas portuárias da ilha das Flores tornam a escala de navios de cabotagem insular bastante difícil ou inviável, numa grande parte das semanas do ano.
- Por este motivo, a Região Autónoma dos Açores contrata atualmente duas prestações de serviço de transportes marítimos através de navios de menor dimensão (face aos navios de cabotagem insular):
 - Margarethe: PDL – FLO (1x /quinzena);
 - Thor: HOR – FLO – COR (1x /semana).
- O custo destes navios, para o erário público, é superior a 2 milhões de euros por ano.

PAÍS

4 MARÇO 2005

Mau tempo impede navio "Ponta do Sol" de escalar as Flores

por Agência LUSA

[f](#) [t](#) [w](#) [e](#) [l](#)

[Ouvir](#)

O mau tempo impediu quinta-feira o navio «Ponta do Sol», da Transinsular, de entrar no porto das Lajes das Flores (Açores) para descarregar produtos alimentares que já escasseiam na ilha, contou hoje à Lusa um empresário local.

Arlindo Lourenço, empresário local, disse à Agência Lusa que está a quinta vez consecutiva que o navio da Transinsular adia a escala nas Flores, alegando falta de condições de operacionalidade, devido ao vento ou ao estado do mar.

«Os comerciantes é que são os mais prejudicados, principalmente os da área alimentar, porque já começam a escassear produtos perecíveis, como frutas e iogurtes», explicou.

Ligação às Flores e Corvo (II)

A existência de navios de tráfego local com capacidade para transportar carga geral, paletes e contentores, permitiria assegurar o abastecimento regular das ilhas das Flores e do Corvo.

- A ilha das Flores tem, aproximadamente, 30 TEUS cheios descarregados por semana.
- Seria possível abastecer regularmente as Flores e Corvo caso fosse assegurada a existência de um (ou mais) navio(s) de tráfego local nos Açores que reúna o seguinte conjunto de condições:
 - Capacidade para 30-60 TEUS;
 - Dimensões de aproximadamente 50 metros;
 - Meios de manobra e flexibilidade para atracar na ilha das Flores;
 - Calado que permita atracar no Corvo (após operação de descarga nas Flores);
 - Cumprimento dos regulamentos que lhe permita realizar viagens intergrupos.
- Esta solução tem um conjunto de vantagens:
 - ✓ Seria possível abastecer a ilha das Flores uma vez por semana, ao invés de uma vez a cada quinze dias, como acontece atualmente.
 - ✓ Os navios de tráfego local, dotados de meios de manobra adequados, têm mais facilidade em atracar no porto das Flores do que os navios de cabotagem insular com maiores dimensões.
 - ✓ Ficaria assegurada, de forma permanente, a viabilidade operacional e financeira do abastecimento a estas ilhas, e não através de uma solução temporária.
 - ✓ Os navios de tráfego local têm custos de operação mais reduzidos do que os navios de cabotagem insular, sendo por isso mais adequados para reduzidos volume de carga.
 - ✓ Os custos para o erário público seriam nulos ou, pelo menos, bastante inferiores.
 - ✓ Este(s) navio(s) prestariam outros serviços de tráfego local a outras ilhas, no decorrer do resto da semana.
 - ✓ Este(s) navio(s) ficariam sediados na Região, servindo como *backup* para quaisquer outras situações de contingência futuras.

Meios de movimentação nos portos

É necessário assegurar que todas as ilhas dispõem de guas com capacidade para contentores de 40’.

- Os navios de tráfego local não têm estabilidade suficiente para operar guas de bordo com capacidade de movimentação de contentores de 40’.
- Acresce ainda que grande parte dos portos (mais pequenos) não dispõem de guas com capacidade de movimentação de contentores de 40’.
- Isto cria uma situação de “ovo-e-galinha”:
 - Como não existem guas de cais, não é possível aos armadores de tráfego local evoluir para o transporte regular de contentores.
 - Por outro lado, como os armadores de tráfego local não realizam o transporte regular de contentores, não há necessidade de instalação de guas nos portos de menor dimensão.
- **Por forma a viabilizar o transporte regular de contentores em navios de tráfego local, é impreterível assegurar que todas as ilhas dispõem de guas com capacidade de movimentação de contentores de 40’.**



Feedback dos Armadores de tráfego local

Os Armadores de tráfego local manifestaram interesse em realizar serviços intergrupos, bem como em realizar investimentos na renovação da frota (mediante apoios públicos) que lhes permitam realizar serviços de transporte de contentores de forma complementar ou articulada com a cabotagem insular.

- Nos contactos mantidos com os armadores de tráfego local, estes manifestaram o interesse em passar a realizar o transporte de contentores, designadamente para os portos mais pequenos de VPO, GRA, FLO e COR, de forma complementar ou articulada com os serviços de cabotagem insular.
- Destacaram a flexibilidade deste tipo de navios para atracar nos portos das ilhas mais pequenas, por contraponto aos navios de cabotagem insular.
- Os armadores de tráfego local manifestaram também a necessidade e interesse na realização de investimentos na renovação da frota (mediante apoios públicos), sendo a oportunidade ideal para realizar uma migração para navios que, dentro das dimensões e características do tráfego local, possam ter características multiusos que lhes permitam transportar carga geral, carga paletizada, carga contentorizada e veículos.
- Foram salientados os obstáculos e carências legislativas/regulatórias existentes, no que concerne à realização de serviços de tráfego local intergrupos.
- Sem prejuízo do inegociável cumprimento escrupuloso de toda a legislação de segurança da navegação, foi colocado como fator essencial existir uma clarificação legislativa que dê segurança futura à realização dos necessários investimentos na renovação da frota.

Condições necessárias à subcontratação do tráfego local

Por forma a viabilizar a subcontratação do tráfego local, é necessário assegurar o cumprimento de um conjunto de condições prévias.

- Por forma a viabilizar uma maior integração dos serviços de tráfego local no transporte de contentores para as ilhas mais pequenas, considera-se que existe um conjunto de condições críticas para esse desiderato:
 - Viabilizar a realização de investimentos na renovação da frota de tráfego local, passando a ter capacidade de transporte de contentores em quantidade suficiente para o abastecimento das ilhas mais pequenas.
 - A opção pela subcontratação de serviços de tráfego local para a realização de serviços de transporte de contentores para as ilhas mais pequenas tem que ser competitiva e vantajosa face à alternativa de realização destes serviços através de navios de cabotagem insular. Caso contrário, os armadores de cabotagem insular não terão qualquer incentivo em alterar o atual modelo.
 - A subcontratação entre a cabotagem insular e o tráfego local deve ser do tipo *“back-to-back”*, isto é, transferindo para os segundos as responsabilidades pelo manuseamento de contentores e carga, bem como pela recuperação e reexpedição de contentores vazios.
 - Clarificação legislativa/regulatória quanto à realização de serviços de tráfego local intergrupos.
 - Dotação de gruas operacionais em todos os portos, com capacidade de movimentação de contentores de 40’.
 - Implementação da subcontratação de serviços de tráfego local no transporte de contentores de forma faseada, de maneira a comprovar, perante todos os *stakeholders*, a viabilidade e fiabilidade deste serviço, das suas vantagens e, assim, ganhar a confiança do mercado.
 - Por último, deve existir vontade e empenho de todos os stakeholders envolvidos em viabilizar esta solução.

Índice

1. Introdução
2. Enquadramento Legal
3. Caracterização da Situação Atual
4. Problemas e Desafios
5. Benchmarking
6. Cenários Analisados – Tráfego Local
- 7. Tempos de Rotação e Modelo de Transporte**
8. Cenários Analisados – Cabotagem Insular
9. Cenário Adicional – Liberalização
10. Conclusões e Recomendações
11. Anexos

Tempos de rotação: Açores vs Madeira (I)

Os navios da linha da Madeira têm rotações a 7 dias, o que lhes permite ter o dobro da produtividade face aos navios da linha dos Açores.

- No quadro lateral apresenta-se a comparação dos itinerários de um navio do mesmo armador para os Açores e para a Madeira.
- Destacam-se as seguintes diferenças:
 - Rotação:
 - Nos Açores, o navio realiza uma rotação a 14 dias, o que perfaz 26 viagens por ano.
 - Na Madeira, o navio realiza uma rotação a 7 dias, o que perfaz 52 viagens por ano.
 - Tempo no continente:
 - Nos Açores, o navio está cinco dias no continente.
 - Na Madeira, o navio está entre dois a três dias no continente.
- Assim, cada navio transporta, entre o continente e a Madeira, o dobro da carga anual que transporta entre o continente e os Açores.
- Desta forma, no caso da Madeira são necessários três navios para transportar 55.000TEUS/ano, enquanto que no caso dos Açores são necessários sete navios para transportar o mesmo volume de carga.

	Açores	Madeira1	Madeira2	Madeira3	
seg.	LIS	CAN	CAN	LIS	7 dias
ter.	LEI	CAN	CAN	LIS	
qua.	LEI	CAN			
qui.	LEI		LEI	CAN	
sex.	LEI	LIS	LEI	CAN/PST	
sáb.		LEI	LIS		
dom.					
seg.	PVT	CAN	CAN	LIS	7 dias
ter.	PDL	CAN	CAN	LIS	
qua.	HOR	CAN			
qui.	PVT		LEI	CAN	
sex.	PDL	LIS	LEI	CAN	
sáb.		LEI	LIS		
dom.					
seg.	LIS	CAN	CAN	LIS	7 dias
ter.	LEI	CAN	CAN	LIS	
qua.	LEI	CAN			
qui.	LEI		LEI	CAN	
sex.	LEI	LIS	LEI	CAN/PST	
sáb.		LEI	LIS		
dom.					
seg.	PVT	CAN	CAN	LIS	7 dias
ter.	PDL	CAN	CAN	LIS	
qua.	PVT	CAN			
qui.	PVT		LEI	CAN	
sex.	PDL	LIS	LEI	CAN	
sáb.		LEI	LIS		
dom.					

14 dias

Tempos de Rotação: Açores vs Madeira (II)

A carga transportada para a Madeira é equivalente à carga transportada para os Açores.
Porém, para os Açores são utilizados sete navios, enquanto que para a Madeira são utilizados apenas três navios.

Açores	Madeira
Procura aprox. 55.000 TEUS /ano	Procura aprox. 55.000 TEUS /ano
Distância ao continente: 783 milhas	Distância ao continente: 528 milhas
9 ilhas	2 ilhas
Condições marítimas mais instáveis	Condições marítimas mais estáveis
Rotação a 14 dias	Rotação a 7 dias
5 dias no Continente	2-3 dias no Continente
7 navios	3 navios
3 armadores	2 armadores
Movimentação vertical com gruas de navio	Cançal: 3 gruas portuárias para carga/descarga de contentores
Ligação ao continente 1x/Semana (Sexta)	Ligação ao continente 2x/Semana (Terça/Quarta + Sexta)

Tempos de rotação continente <-> Açores

Existem diferentes modelos possíveis de tempos de rotação entre o continente e os Açores.

Os principais (com características que os tornam viáveis) são a 14 dias, 10,5 dias e a 7 dias.

- Foram analisados vários modelos de viagens entre o continente e os Açores, que se podem resumir a:
 - Rotação a 14 dias (atual);
 - Rotação a 10,5 dias .
 - Rotação a 7 dias (expresso).

Rotação a 14 dias

- 26 viagens por ano.
- Em cada viagem, realiza escala em múltiplas ilhas dos Açores.
- Em cada viagem, realiza escala em Lisboa + Leixões.

Rotação a 10,5 dias

- 34 viagens por ano.
- Em cada viagem, realiza escala em PDL + PVT.
- Em cada viagem, realiza escala em Lisboa + Leixões.

Rotação a 7 dias

- 52 viagens por ano.
- Em cada viagem, realiza escala em PDL ou PVT.
- Em cada viagem, realiza escala em Lisboa ou Leixões.

Tempos de rotação: 14 dias

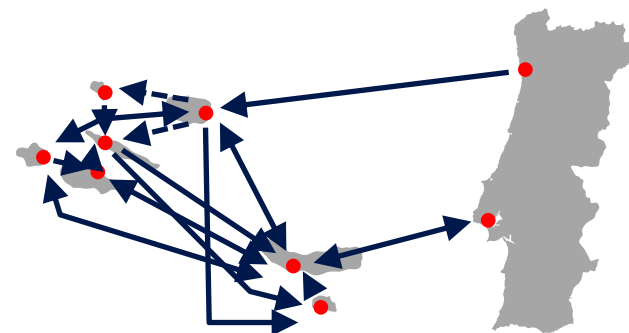
A rotação a 14 dias é o modelo atualmente utilizado por todos os navios que realizam cabotagem insular nos Açores.

Itinerário exemplificativo

- A rotação a 14 dias é o modelo utilizado atualmente por todos os navios que realizam cabotagem insular nos Açores.
- Em cada viagem, cada navio realiza escala em múltiplas ilhas dos Açores.
- Em cada viagem, cada navio realiza escala em Lisboa + Leixões.
- É possível realizar 26 viagens por ano.
- Os navios permanecem, tipicamente, cinco dias nas ilhas dos Açores e cinco dias no continente.

Rotação 14 dias	
seg.	LIS
ter.	LIS
qua.	LEI
qui.	LEI
sex.	LEI
sáb.	
dom.	
seg.	PDL
ter.	PVT
qua.	HOR
qui.	PVT
sex.	PDL
sáb.	
dom.	
seg.	LIS
ter.	LIS
qua.	LEI
qui.	LEI
sex.	LEI
sáb.	
dom.	
seg.	PDL
ter.	PVT
qua.	HOR
qui.	PVT
sex.	PDL
sáb.	
dom.	

14 dias



Itinerários exemplificativos

Tempos de Rotação: 14 dias – Vantagens e desvantagens

O modelo atual tem a vantagem de ser um modelo maduro e testado.

Tem a desvantagem da sua baixa produtividade, com apenas 26 rotações por ano, por navio.

Vantagens

- ✓ Continuação do modelo atual – não pressupõe dificuldades de implementação.
- ✓ Ligação do continente a todas as ilhas.
- ✓ Existe margem para recuperação de atrasos (designadamente os cinco dias no continente), evitando que atrasos de uma semana se propaguem para a semana seguinte.
- ✓ Existe bastante tempo para realizar operações de manutenção quinzenal, quando os navios se encontram atracados no continente.

Desvantagens

- ✗ Baixa produtividade por navio - cada navio realiza apenas 26 rotações por ano.
- ✗ Os navios estão 5 dias no continente, quando nas linhas dos Açores estão apenas entre dois a três dias no continente.

Tempos de Rotação: 10,5 dias

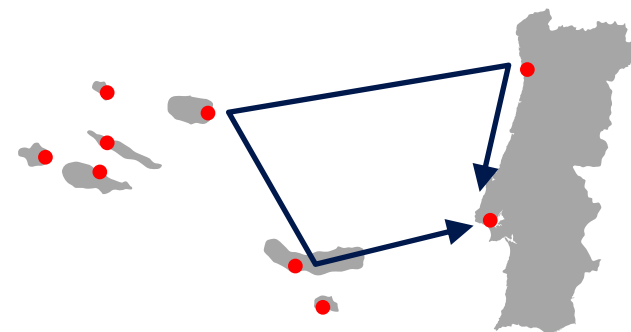
A rotação a 10,5 dias permite aumentar para 34 rotações por ano.

Itinerário exemplificativo

- Neste cenário, a cada 21 dias, os navios realizam 2 rotações (10,5 dias por rotação).
- Em cada viagem, cada navio realiza escala em PDL e PVT (eventualmente será possível, numa das rotações, também uma ilha adicional).
- Em cada viagem, cada navio realiza escala em Lisboa + Leixões.
- É possível realizar 34 viagens por ano.
- Os navios permanecem, tipicamente, entre dois a três dias nas ilhas dos Açores e quatro a cinco dias no Continente.
- Aplicável apenas aos portos de PDL e PVT (e eventualmente mais um porto nos Açores).

Rotação 10,5 dias	
seg.	
ter.	LEI
qua.	LIS
qui.	LIS
sex.	LIS
sáb.	
dom.	
seg.	PDL
ter.	PVT
qua.	
qui.	
sex.	LEI
sáb.	LEI
dom.	LIS
seg.	LIS
ter.	LIS
qua.	
qui.	
sex.	PDL
sáb.	PVT
dom.	
seg.	
ter.	LEI
qua.	LIS
qui.	LIS
sex.	LIS
sáb.	
dom.	

21 dias
2 viagens



Itinerários exemplificativos

Tempos de Rotação: 10,5 dias – Vantagens e desvantagens

O modelo de rotação a 10,5 dias tem como principal vantagem uma maior produtividade face à rotação a 14 dias. Contudo, tem como principal desvantagem a irregularidade das escalas.

Vantagens

- ✓ Aumento da produtividade por navio – cada navio realiza 34 rotações por ano.
- ✓ Existe margem para recuperação de atrasos (designadamente os quatro/cinco dias no continente), evitando que atrasos de uma semana se propaguem para a semana seguinte.
- ✓ Existe bastante tempo para realizar operações de manutenção, quando os navios se encontram atracados no continente.
- ✓ As escalas no continente e nos Açores deixam de ser apenas a um dia da semana, passando a existir dois dias de escala por semana.

Desvantagens

- ✗ Apesar de ter uma produtividade superior à do cenário de 14 dias, continua a ter um número de rotações anuais inferior à dos navios da Madeira.
- ✗ Os navios estão parados entre quatro a cinco dias no continente.
- ✗ Irregularidade semanal: os dias de escala no continente e nos Açores deixam de ser regulares, passando a ser realizados, numas semanas, ao início da semana e noutras, no fim da semana.

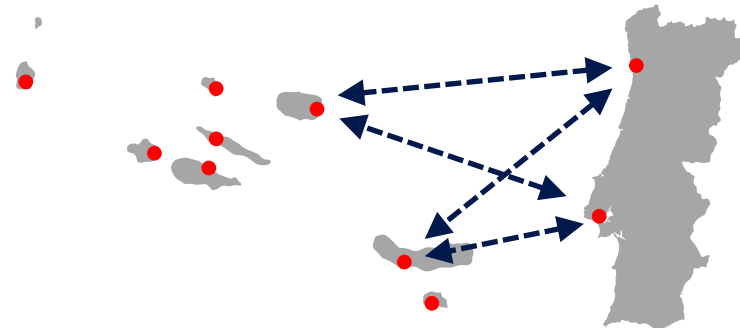
Tempos de Rotação: 7 dias

A rotação a 7 dias é um modelo equivalente ao utilizado nas ligações à Madeira.

Itinerário exemplificativo

- Neste cenário, os navios realizam ligações “Expresso” entre um dos portos do Continente e PDL ou PVT.
- Em cada viagem, cada navio realiza ligação entre um porto no continente e um porto nos Açores.
- É possível realizar 52 viagens por ano, por navio.
- Os navios permanecem um dia nos Açores e dois dias no continente (ou vice-versa).
- Aplicável apenas aos portos de PDL e PVT.

Rotação 7 dias	
seg.	PDL
ter.	
qua.	
qui.	LIS
sex.	LIS
sáb.	
dom.	
7 dias	
seg.	PDL
ter.	
qua.	
qui.	LEI
sex.	LEI
sáb.	
dom.	
7 dias	
seg.	PDL
ter.	
qua.	
qui.	LIS
sex.	LIS
sáb.	
dom.	
7 dias	
seg.	PDL
ter.	
qua.	
qui.	LEI
sex.	LEI
sáb.	
dom.	



Itinerários exemplificativos

Tempos de Rotação: 7 dias – janeiro a março de 2023

Durante o ano 2023, o modelo de rotação a 7 dias foi utilizado durante dois meses e meio, correspondente ao período de inverno.

Itinerários – Navio Insular – Jan-Mar 2023

- A título de exemplo, durante o ano 2023, o modelo de rotação a 7 dias foi utilizado nos meses de janeiro a março (em pleno período de inverno), pelo navio Insular.
- Inclusivamente, em várias semanas do mês de fevereiro e março, a rotação utilizada incluiu apenas um dia de escala em cada porto.

Janeiro - 2023		
		Insular
seg.	2/jan	PDL
ter.	3/jan	
qua.	4/jan	
qui.	5/jan	LIS
sex.	6/jan	LIS
sáb.	7/jan	
dom.	8/jan	
seg.	9/jan	PDL
ter.	10/jan	
qua.	11/jan	
qui.	12/jan	LIS
sex.	13/jan	LIS
sáb.	14/jan	
dom.	15/jan	
seg.	16/jan	PDL
ter.	17/jan	PIC
qua.	18/jan	
qui.	19/jan	
sex.	20/jan	LIS
sáb.	21/jan	LIS
dom.	22/jan	
seg.	23/jan	
ter.	24/jan	PDL
qua.	25/jan	HOR
qui.	26/jan	
sex.	27/jan	
sáb.	28/jan	LIS
dom.	29/jan	LIS
seg.	30/jan	
ter.	31/jan	

Fevereiro - 2023		
		Insular
seg.	30/jan	
ter.	31/jan	
qua.	1/fev	PDL
qui.	2/fev	
sex.	3/fev	
sáb.	4/fev	LIS
dom.	5/fev	
seg.	6/fev	
ter.	7/fev	PDL
qua.	8/fev	PVT
qui.	9/fev	
sex.	10/fev	
sáb.	11/fev	LIS
dom.	12/fev	
seg.	13/fev	
ter.	14/fev	PDL
qua.	15/fev	PVT
qui.	16/fev	
sex.	17/fev	
sáb.	18/fev	LIS
dom.	19/fev	LIS
seg.	20/fev	
ter.	21/fev	
qua.	22/fev	PDL
qui.	23/fev	PVT
sex.	24/fev	
sáb.	25/fev	
dom.	26/fev	LIS
seg.	27/fev	
ter.	28/fev	

Março - 2023		
		Insular
seg.	27/fev	
ter.	28/fev	
qua.	1/mar	PDL
qui.	2/mar	PVT
sex.	3/mar	
sáb.	4/mar	
dom.	5/mar	LIS
seg.	6/mar	
ter.	7/mar	
qua.	8/mar	PDL
qui.	9/mar	PVT
sex.	10/mar	
sáb.	11/mar	
dom.	12/mar	LIS

Tempos de Rotação: 7 dias – Vantagens e desvantagens

A principal vantagem deste modelo é a maior produtividade por navio.

Tem a desvantagem de ter tempos de recuperação de atrasos mais reduzidos, de uma semana para as seguintes.

Vantagens

- ✓ Aumento da produtividade por navio – cada navio passa a realizar 52 rotações por ano.
- ✓ Modelo com maiores semelhanças ao modelo utilizado na Madeira.

Desvantagens

- ✗ Os tempos para recuperação de atrasos são mais reduzidos.
- ✗ Não existe unanimidade quanto à sua viabilidade: alguns armadores consideram este modelo viável, enquanto que outros consideram-no inviável.

Resumo: Principais Vantagens e desvantagens

Conforme apresentado anteriormente, cada modelo de rotação apresenta vantagens e desvantagens, que se procuram sumarizar no quadro abaixo.

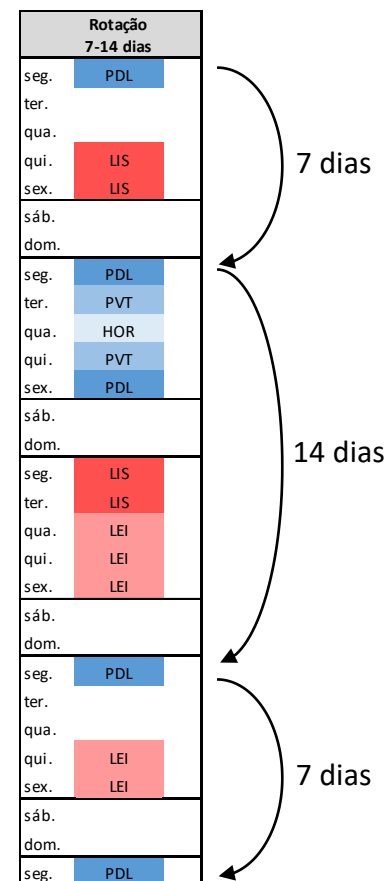
	Rotação a 14 dias	Rotação a 10,5 dias	Rotação a 7 dias
Principais vantagens:	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Continuação do modelo atual. ✓ Em cada viagem, realiza escala em múltiplas ilhas dos Açores. ✓ Maiores tempos de recuperação de atrasos, de uma semana para a seguinte. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Produtividade intermédia: 34 viagens por ano, por navio. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Maior produtividade por navio - 52 viagens por ano. ✓ Menores custos globais de operação.
Principais desvantagens:	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Menor produtividade por navio – 26 viagens por ano. ✗ Maiores custos anuais. 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Irregularidade nas escalas semanais. ✗ Não defendido por alguns armadores. ✗ Implica fortes alterações da estratégia, política operacional e política comercial dos armadores. 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Alguns armadores podem considerar este cenário inviável, face às características dos seus navios. ✗ Margem para recuperação de atrasos.

Tempos de rotação: Alternada

A rotação a 7 dias pode ser implementada de forma alternada com a rotação a 14 dias. Desta forma, é possível recuperar, durante a rotação a 14 dias, de eventuais atrasos gerados durante a rotação a 7 dias.

- É de salientar que os modelos de viagem continente <-> Açores não têm necessariamente de ser estáticos e imutáveis.
- É possível que todos os navios realizem modelos de rotação semelhantes (como atualmente).
- É, igualmente, possível que alguns navios realizem modelos de rotação a 14 dias, outros a 10,5 dias e outros a 7 dias.
- Por outro lado, é também possível que o mesmo navio realize, de forma alternada, diferentes modelos de rotação, por exemplo:
 - Semana 1: 7 dias
 - Semana 2: 14 dias
 - Semana 3: 7 dias
 - Semana 4: 14 dias

Itinerário exemplificativo

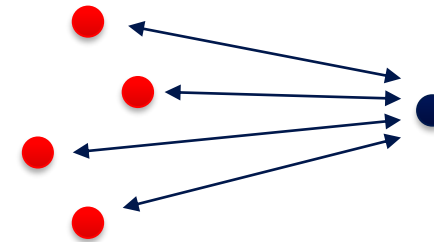


Modelos de transporte: Point-to-Point vs Hub&Spoke (I)

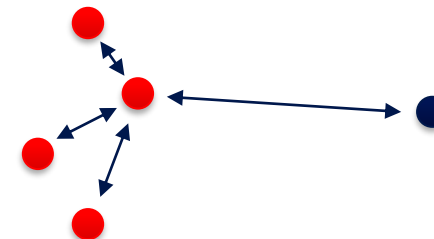
Existem dois grandes modelos de organização de sistemas de transportes e logística: *Point-to-Point* e *Hub&Spoke*.

- A dialética entre o modelo *Point-to-Point* vs modelo *Hub&Spoke* é um dos problemas mais estudados em sistemas de transporte e logística em todo o mundo.
- Cada um destes modelos tem vantagens e desvantagens.
- Não existe uma solução óbvia e universal para este problema.
- É necessário analisar caso a caso as especificidades próprias de cada situação e ponderar quais os critérios a que se atribuem maior e menor valor.

Modelo Point-to-Point



Modelo Hub&Spoke



Modelo de transporte : Point-to-Point

O modelo *Point-to-Point* é o modelo atualmente utilizado nos Açores, sendo um modelo maduro e testado.

Vantagens

- ✓ Modelo atualmente utilizado e maduro. Todos os armadores estão habituados a este modelo de operação.
- ✓ Menor número de baldeação de contentores - menores custos de estiva.
- ✓ Redução do risco de danos na carga, inerentes às operações de carga/descarga e baldeação de contentores.
- ✓ Menor exigência dos terminais portuários nos Açores (PDL/PVT), por terem um número de baldeações mais reduzido.

Desvantagens

- ✗ Menor otimização dos itinerários, o que pode conduzir a um maior número de navios da frota global.
- ✗ Menor otimização das características dos navios - por ter que escalar todos os portos, incluindo aqueles com limitações nas dimensões dos navios, não é possível utilizar navios com características e custos otimizados.
- ✗ Maiores custos de operação global.

Modelo de transporte: Hub&Spoke

O modelo de *Hub&Spoke* permite uma maior otimização da frota e redução de custos.
Porém, podem existir resistências por parte de alguns armadores quanto à sua implementação.

Vantagens

- ✓ Otimização dos itinerários – redução do número de navios da frota.
- ✓ Otimização das características dos navios – navios de maior capacidade nos trajetos continente <-> Açores e navios de menor capacidade no trajeto interilhas.
- ✓ Redução dos custos globais de operação.

Desvantagens

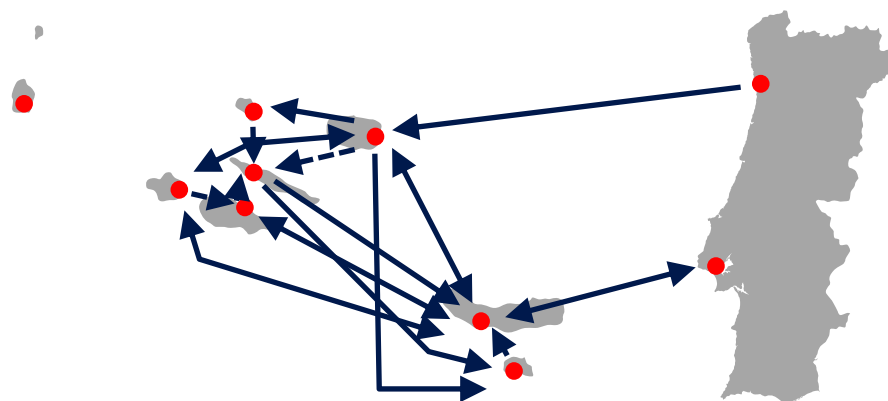
- ✗ Custos de estiva associados à baldeação dos contentores.
- ✗ Maior exigência dos terminais portuários, designadamente quanto à necessidade de assegurar a baldeação dos contentores.
- ✗ Necessidade de articular os itinerários continente <-> Açores com os itinerários interilhas.
- ✗ Constitui uma alteração do modelo atualmente utilizado nos Açores. Podem existir resistências por parte de alguns armadores à sua implementação.

Índice

1. Introdução
2. Enquadramento Legal
3. Caracterização da Situação Atual
4. Problemas e Desafios
5. Benchmarking
6. Cenários Analisados – Tráfego Local
7. Tempos de Rotação e Modelo de Transporte
- 8. Cenários Analisados – Cabotagem Insular**
9. Cenário Adicional – Liberalização
10. Conclusões e Recomendações
11. Anexos

Conforme vimos atrás, atualmente existem sete navios de cabotagem insular que realizam rotações a 14 dias entre o continente e os Açores

	Mt. Brasil TI	Corvo MT	Insular GSL		P. Sol TI	Mt. Guia TI	Furnas MT	Laura S GSL
seg.	LIS	LEI	LEI		PVT	PDL	PDL	PVT
ter.	LEI	LIS	LIS		PVT	PDL	PDL	PVT
qua.	LEI	LIS	LIS		PDL	PVT	PVT	PDL
qui.	LEI	LIS	LIS		PIC	HOR	VEL	PVT
sex.	LEI	LIS	LIS		PDL	PDL	VPO	PDL
sáb.							PDL	
dom.								
seg.	PVT	PDL	PDL		LEI	CAN		LIS
ter.	PDL	PVT	PVT		LEI		LEI	LIS
qua.	HOR	VEL	GRA		LEI	LIS	LIS	LEI
qui.	PVT	PDL	PIC		LEI	LIS	LIS	LEI
sex.	PDL	PDL	PDL		LEI	LIS	LIS	LEI
sáb.								
dom.								
seg.	LIS	LEI	LIS		PVT	PDL	PDL	PVT
ter.	LEI	LIS	LIS		PDL	PDL	PVT	PDL
qua.	LEI	LIS	LIS		PIC	PVT	VPO	HOR
qui.	LEI	LIS	LIS		VEL	PVT	PDL	PVT
sex.	LEI	LIS	LIS		PDL	PDL	PDL	PDL
sáb.								
dom.								
seg.	PVT	PDL	PDL		LEI	CAN	LIS	LIS
ter.	PDL	PVT	PVT		LEI		LIS	LIS
qua.	PVT	HOR	GRA		LEI	LIS	LEI	LIS
qui.	PVT	PIC	VEL		LEI	LIS	LEI	LIS
sex.	PDL	PDL	PDL		LEI	LIS	LEI	LIS



Cenários analisados

Foram estudados mais de cinquenta cenários, com diferentes tempos de rotação e modelos de transporte.

Os resultados foram agrupados em três cenários principais, a seguir apresentados.

- Foram estudados mais de cinquenta cenários com diferentes modelos de itinerários para a ligação entre o continente e os Açores.
- Analisadas a viabilidade, constrangimentos, vantagens e desvantagens, os que se mostraram mais vantajosos podem concentrar-se em três cenários, apresentados a seguir.
- Um quarto cenário, apresentado em capítulo próprio, corresponde ao modelo de liberalização dos serviços de cabotagem marítima para os Açores, conforme previsto no Caderno de Encargos.
- Qualquer destes cenários são cenários de referência, podendo os mesmos ser adaptados, adequados e detalhados numa implementação no terreno.

Cenário 1 Rotação 14d	Cenário 2 Rotação 7d	Cenário 3 Misto
Modelo atual + Escala 1x/ semana em todas as ilhas	2 Hubs + Navios Expresso + Interilhas	Modelo Misto 14d + Expressos

Cenário 1: Rotação a 14 dias + escala 1x/semana em todas as ilhas

Este cenário corresponde, genericamente, à manutenção do atual modelo de transportes, com a melhoria de passar a existir escala uma vez por semana nos portos VPO, GRA e FLO.

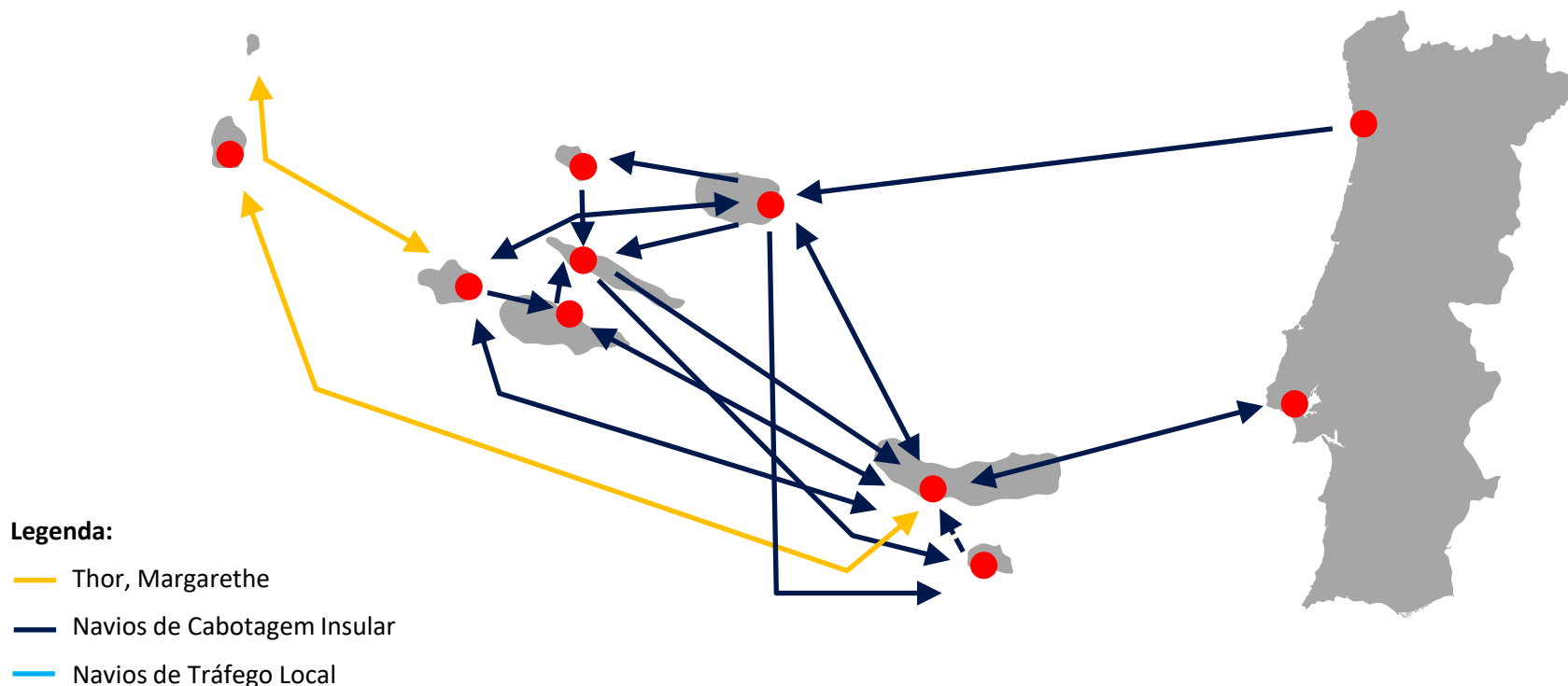
Tipo de Modelo	<ul style="list-style-type: none">Point-to-Point
Rotação e navios	<ul style="list-style-type: none">7 Navios com rotação a 14 dias, semelhante ao atual182 viagens Açores <-> continente por ano
Escalas	<ul style="list-style-type: none">PDL, PVT: Semelhante ao atual (>1x/semana)HOR, PIC e VEL: Semelhante ao atual (1x/semana)VPO, GRA, FLO e COR: 1x/semana
Açores	<ul style="list-style-type: none">Chegadas: segunda-feira - PDL e PVLPartidas: sexta-feira - PDL e PVT (a cada 15 dias)
Continente	<ul style="list-style-type: none">Chegadas: segunda-feiraPartidas: sexta-feira

Cenário 1A: Rotação a 14 dias (I)

Os itinerários são, genericamente, semelhantes aos atuais, procedendo-se a uma reorganização por forma a acomodar uma escala por semana em VPO, GRA e FLO.

Itinerário Exemplificativo

Nota: Itinerário meramente exemplificativo. Pode ser ajustado, adaptado e modificado em função da sua implementação concreta.



Cenário 1A: Rotação a 14 dias (II)

Os itinerários são, genericamente, semelhantes aos atuais, procedendo-se a uma reorganização, de forma a acomodar uma escala por semana em VPO, GRA e FLO.

Itinerário Exemplificativo

- Cenário de continuidade face ao modelo atual.
- Os navios de Cabotagem Insular passam a realizar mais uma escala por semana em VPO e GRA.
- PVT passa a ser porto de saída, a cada duas semanas.
- O navio Thor mantém-se a servir o Corvo.
- O navio Margarethe passa a efetuar escala nas Flores uma vez por semana.

	Thor	Margarethe	Navio1	Navio2	Navio3	Navio4	Navio5	Navio6	Navio7
seg.		PDL	LIS	LEI	LEI	PVT	PDL	PDL	PVT
ter.		PDL	LEI	LIS	LIS	PDL	PVT	PVT	PDL
qua.	HOR	PDL	LEI	LIS	LIS	PIC	HOR	VEL	PDL
qui.	COR/FLO		LEI	LIS	LIS	PVT	GRA	VPO	PDL
sex.	FLO/COR	FLO	LEI	LIS	LIS	PDL	PDL	PDL	PVT
sáb.	HOR								
dom.									
seg.		PDL	PVT	PDL	PDL	LIS	CAN	LEI	LIS
ter.		PDL	PDL	PVT	PVT	LEI		LIS	LIS
qua.	HOR	PDL	HOR	VEL	PIC	LEI	LIS	LIS	LEI
qui.	COR/FLO		PVT	VPO	GRA	LEI	LIS	LIS	LEI
sex.	FLO/COR	FLO	PDL	PDL	PDL	LEI	LIS	LIS	LEI
sáb.	HOR								

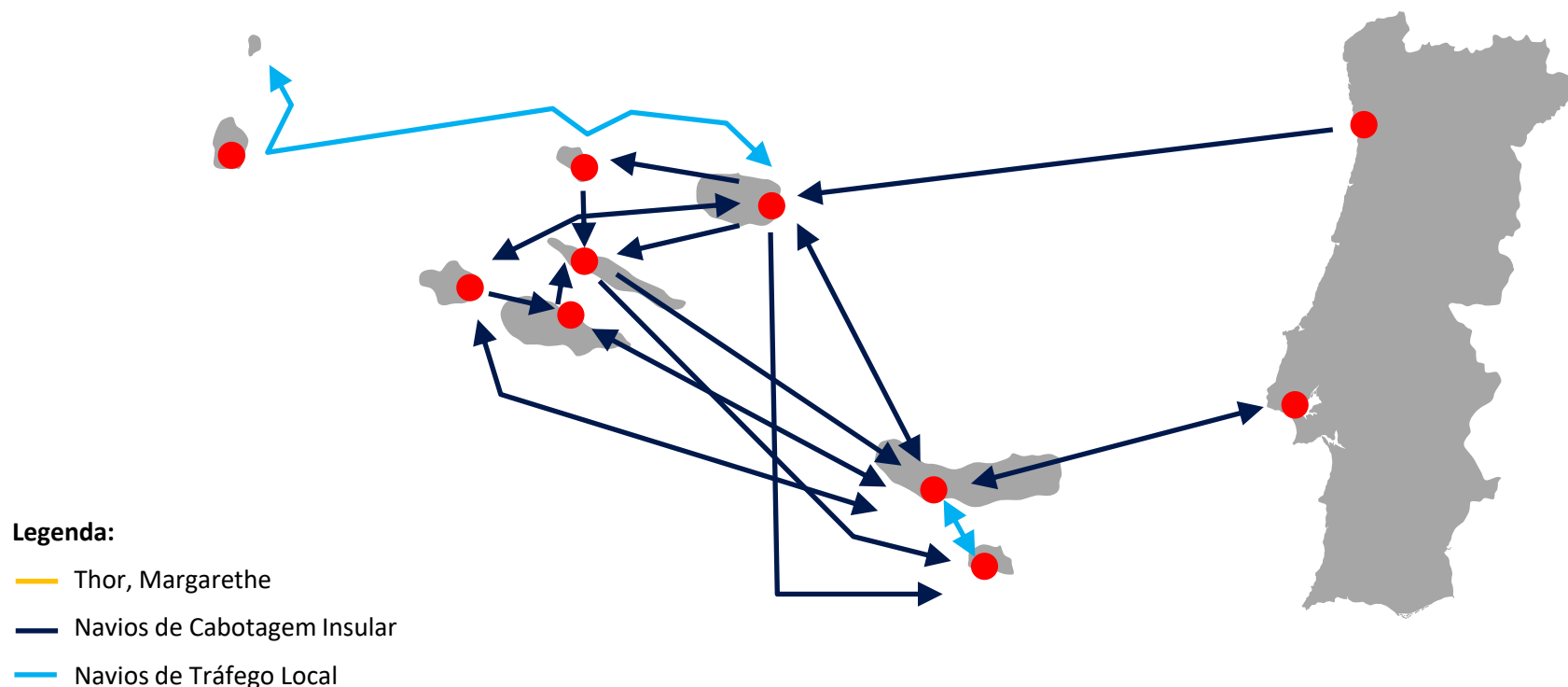
Nota: Itinerário meramente exemplificativo. Pode ser ajustado, adaptado e modificado em função da sua implementação concreta.

Cenário 1B: Rotação a 14 dias com envolvimento do T. Local (II)

Neste cenário, procura-se viabilizar a utilização de navios de tráfego local nas ligações às ilhas mais pequenas, com escala em VPO, GRA e FLO/COR.

Itinerário Exemplificativo

Nota: Itinerário meramente exemplificativo. Pode ser ajustado, adaptado e modificado em função da sua implementação concreta.



Cenário 1B: Rotação a 14 dias com envolvimento do Tráfego Local

Neste cenário, procura-se viabilizar a utilização de navios de tráfego local nas ligações às ilhas mais pequenas, com escala em VPO, GRA e FLO/COR.

- Face ao cenário anterior, a diferença reside nas ligações a FLO/COR e GRA, que passam a ser asseguradas por navios de tráfego local.
- A utilização de navios de tráfego local tem as vantagens anteriormente analisadas, designadamente:
 - Promoção do mercado interno.
 - Menores custos face aos navios de cabotagem insular.
 - Maior facilidade de atracagem e manobras, face aos navios de cabotagem insular.
 - Redução de custos para a RAA em cerca de 1-2M€ por ano.
 - Solução permanente e não temporária.
 - Viabilização da existência de navios sediados permanentemente na RAA, que possam atuar em situações de contingência.

Itinerário Exemplificativo

	T. Local1	T. Local2	Navio1	Navio2	Navio3	Navio4	Navio5	Navio6	Navio7
seg.	PVT	PDL	LIS	LEI	LEI	PVT	PDL	PDL	PVT
ter.	PVT	VPO	LEI	LIS	LIS	PDL	PVT	PVT	PDL
qua.	GRA	PDL	LEI	LIS	LIS	PIC	HOR	VEL	PDL
qui.	PVT	VPO	LEI	LIS	LIS	PVT	PDL	VPO	PDL
sex.	FLO/COR	PDL	LEI	LIS	LIS	PDL	PDL	PDL	PVT
sáb.	FLO/COR	PDL							
dom.	PVT	PDL							
seg.	PVT	PDL	PVT	PDL	PDL	LIS	CAN	LEI	LIS
ter.	PVT	VPO	PDL	PVT	PVT	LEI		LIS	LIS
qua.	FLO/COR	PDL	HOR	VEL	PIC	LEI	LIS	LIS	LEI
qui.	COR/FLO	VPO	PVT	GRA	PDL	LEI	LIS	LIS	LEI
sex.	PVT	PDL	PDL	PDL	PDL	LEI	LIS	LIS	LEI
sáb.									
dom.									

Nota: Itinerário meramente exemplificativo. Pode ser ajustado, adaptado e modificado em função da sua implementação concreta.

Cenário 1: Rotação a 14 dias - Vantagens e desvantagens

Este modelo tem a vantagem de ser uma evolução do modelo atual, o qual se encontra maduro e testado, sem necessidade de alterar as estratégias e políticas operacionais e comerciais dos armadores.

Apresenta, porém, como desvantagem o acréscimo de custos para assegurar as escalas adicionais em VPO, GRA e FLO.

Vantagens

- ✓ As ilhas de FLO, GRA e VPO passam a ter escala uma vez por semana.
- ✓ Continuação do modelo atual – não pressupõe alterações da estratégia, política operacional e política comercial dos armadores.
- ✓ Ligação da generalidade das ilhas ao Continente.
- ✓ Poupança de 1-2M€ por ano ao erário público no cenário de utilização do tráfego local para ligação a FLO e COR.

Desvantagens

- ✗ Sobrecusto de 800k€ - 900k€ por ano, para realizar as escalas adicionais nos portos VPO, GRA e FLO (a sua repercussão no preço dos fretes depende da política comercial de cada armador).
- ✗ Mantém-se um número elevado de navios e subotimização da frota.

Impactes económicos

Procurou analisar-se os impactes económicos de cada cenário.

- Não existem dados quantificados quanto aos impactes económicos de cada cenário em cada ilha.
- No entanto, é possível realizar uma análise empírica dos seus impactes, tendo em conta as seguintes variáveis:
 - Nº médio de escalas por semana (de cabotagem insular ou que permitam realizar ligações Continente <-> Açores);
 - Transit time (Dias úteis);
 - Número de entradas (1º porto) Continente->Açores por semana;
 - Número de partidas (último porto) Açores->Continente por semana;
 - Custos globais de exploração.

Cenário 1: Impactes económicos

Os impactes económicos encontram-se resumidos, de forma empírica, no quadro seguinte.

Ilha	Nº escalas / semana		Transit Time (Dias Úteis) Continente->Açores		Transit Time (Dias Úteis) Açores->Continente		Nº Chegadas Continente->Açores /semana		Nº Partidas Açores->Continente /semana		Custos Exploração
	Atual	Cenário	Atual	Cenário	Atual	Cenário	Atual	Cenário	Atual	Cenário	
S. Miguel	7	7	1-3	1-2	1-3	1-3	2	2	3,5	3	+€800k a +€900k por ano
Terceira	4,5	4,5	1-3	1-2	2-4	1-3	1,5	1,5	0	0,5	
Horta	1	1	3-4	3-4	2-5	3-4	0	0	0	0	
Pico	1	1	3-4	3-4	2-5	3-4	0	0	0	0	
Velas	1	1	3-4	3-4	2-5	3-4	0	0	0	0	
S. Maria	0,5	1	3-5	4	1-3	2-3	0	0	0	0	
Graciosa	0,5	1	3	3-4	3	2-3	0	0	0	0	
Flores	0,5	1	5	4-5	6	6	0	0	0	0	
Corvo	1	1	4-9	4-5	6	6	0	0	0	0	

Cenário 2: Rotação a 7 dias - 2 Hubs

Este cenário prevê uma maior otimização dos meios (navios), com vista à obtenção de poupanças no custo anual de operação do sistema de transporte marítimo.

Para isso, altera-se o modelo de rotação dos navios para 7 dias (expressos), complementados com navios interilhas.

Tipo de Modelo	<ul style="list-style-type: none">Hub&Spoke
Rotação e navios	<ul style="list-style-type: none">4 Navios Expresso (Rotação 7 dias) Continente <-> Açores2 Navios Interilhas
Escalas	<ul style="list-style-type: none">PDL, PVT: Semelhante ao atual (>1x/semana)HOR, PIC e VEL: Semelhante ao atual (1x/semana)VPO, GRA, FLO e COR: 1x/semana
Açores	<ul style="list-style-type: none">Chegadas: segunda-feira (PDL e PVT)Partidas: segunda-feira (PDL e PVT)
Continente	<ul style="list-style-type: none">Chegadas: quinta-feiraPartidas: sexta-feira

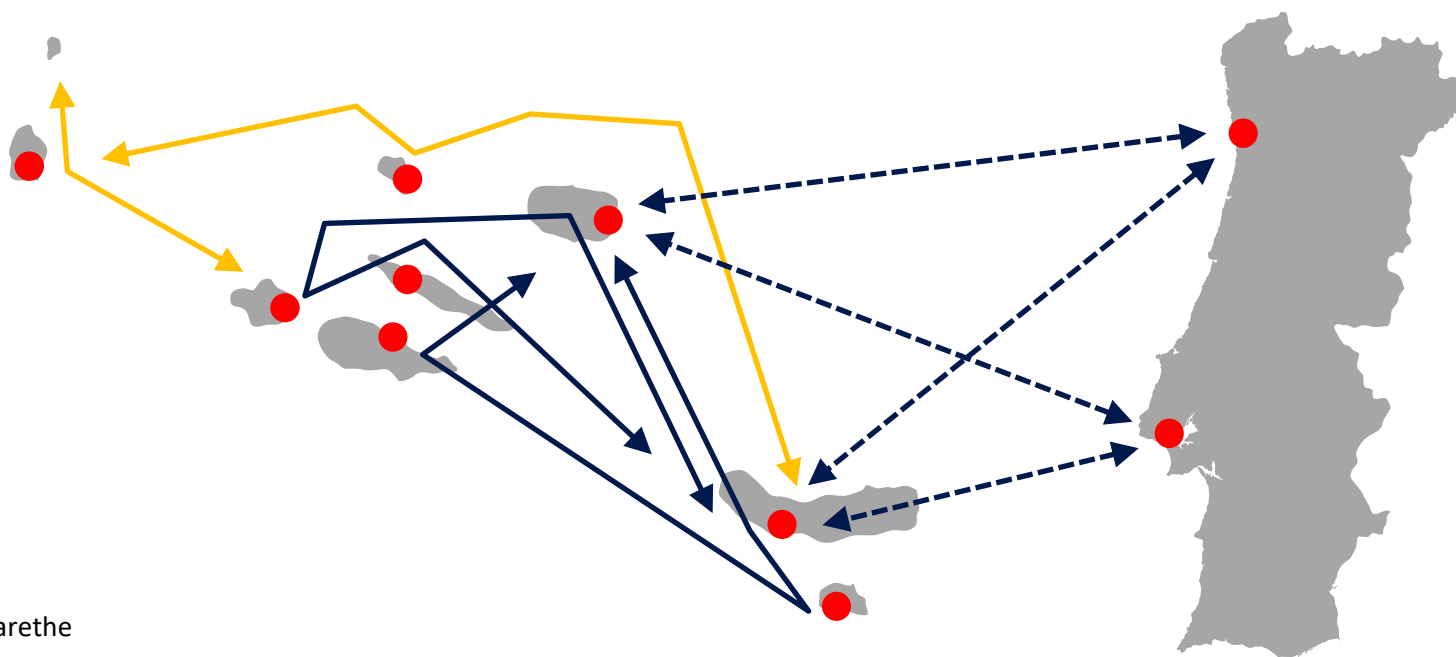
Cenário 2A: Rotação a 7 dias – 2 Hubs (I)

Neste cenário, quatro navios expresso realizam a ligação entre o continente (LIS, LEI), com concentração em dois Hubs nos Açores (PDL e PVT).

Dois navios interilhas realizam a distribuição/recolha de cargas pelas restantes ilhas dos Açores.

Itinerário Exemplificativo

Nota: Itinerário meramente exemplificativo. Pode ser ajustado, adaptado e modificado em função da sua implementação concreta.



Legenda:

- Thor, Margarethe
- Navios de Cabotagem Insular
- Navios de Tráfego Local

Cenário 2A: Rotação a 7 dias – 2 Hubs

Neste cenário, quatro navios expresso realizam a ligação entre o continente (LIS, LEI), com concentração em dois Hubs nos Açores (PDL e PVT).

Dois navios interilhas realizam a distribuição/recolha de cargas pelas restantes ilhas dos Açores.

- PDL e PVT atuam como “Hubs”, passando a vigorar um modelo de Hub&Spoke:
 - Quatro navios expresso realizam a ligação entre o Continente e os portos de PDL e PVT, com rotação a 7 dias.
 - Dois navios asseguram a distribuição entre as diferentes ilhas.
- O navio Thor continua a servir o Corvo.
- O navio Margarethe passa a:
 - Efetuar escala nas Flores uma vez por semana.
 - Efetuar escala em GRA uma vez por semana.

Itinerário Exemplificativo

	Thor	Margarethe	Navio1	Navio2	Navio3	Navio4	Navio5	Navio6
seg.		PDL	PDL		PDL	PDL	PVT	PVT
ter.		GRA	PVT	PVT				
qua.	HOR	PDL	HOR	PDL				
qui.	COR/FLO		VEL	VPO	LIS	LEI	LIS	LEI
sex.	FLO/COR	FLO	PDL	PIC	LIS	LEI	LIS	LEI
sáb.	HOR			PVT				
dom.			CAN					
seg.		PDL		PDL	PDL	PDL	PVT	PVT
ter.		GRA	PVT	PVT				
qua.	HOR	PDL	PDL	HOR				
qui.	COR/FLO		VPO	VEL	LEI	LIS	LEI	LIS
sex.	FLO/COR	FLO	PIC	PDL	LEI	LIS	LEI	LIS
sáb.	HOR		PVT					

Nota: Itinerário meramente exemplificativo. Pode ser ajustado, adaptado e modificado em função da sua implementação concreta.

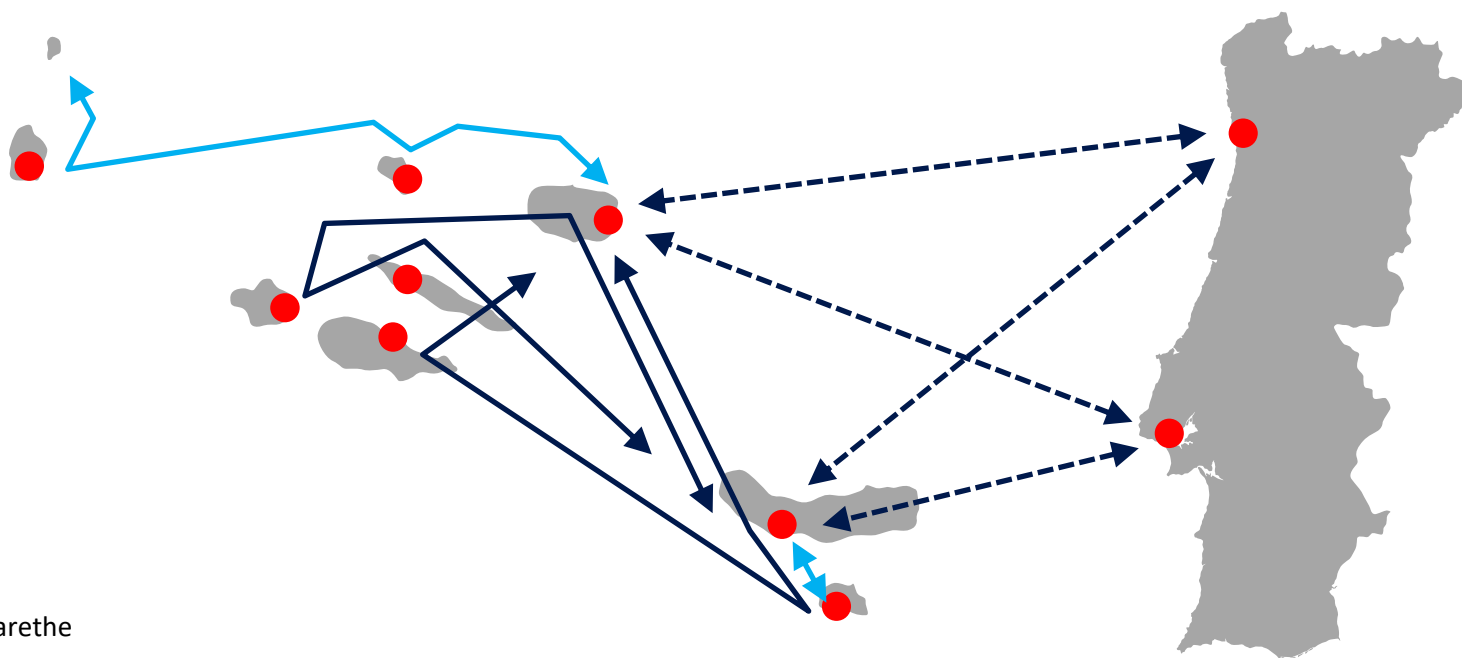
Cenário 2B: Rotação a 7 dias – 2 Hubs com envolvimento do T. Local (I)

Neste cenário, quatro navios expresso realizam a ligação entre o continente (LIS, LEI), com concentração em dois Hubs nos Açores (PDL e PVT).

Dois navios interilhas realizam a distribuição/recolha de cargas pelas restantes ilhas dos Açores.

Itinerário Exemplificativo

Nota: Itinerário meramente exemplificativo. Pode ser ajustado, adaptado e modificado em função da sua implementação concreta.



Legenda:

- Thor, Margarethe
- Navios de Cabotagem Insular
- Navios de Tráfego Local

Cenário 2B: Rotação a 7 dias – 2 Hubs com envolvimento do T. Local (II)

Neste cenário, procura-se viabilizar a utilização de navios de tráfego local nas ligações às ilhas mais pequenas, com escala em GRA, VPO e FLO/COR.

- Face ao cenário anterior, a diferença reside nas ligações a FLO/COR e GRA, que passam a ser asseguradas por navios de tráfego local.
- A utilização de navios de tráfego local tem as vantagens anteriormente analisadas, designadamente:
 - Promoção do mercado interno.
 - Menores custos face aos navios de cabotagem insular.
 - Maior facilidade de atracagem e manobras, face aos navios de cabotagem insular.
 - Redução de custos para a RAA em cerca de 1-2M€ por ano.
 - Solução permanente e não temporária.
 - Viabilização da existência de navios sediados permanentemente na RAA, que possam atuar em situações de contingência.

Itinerário Exemplificativo

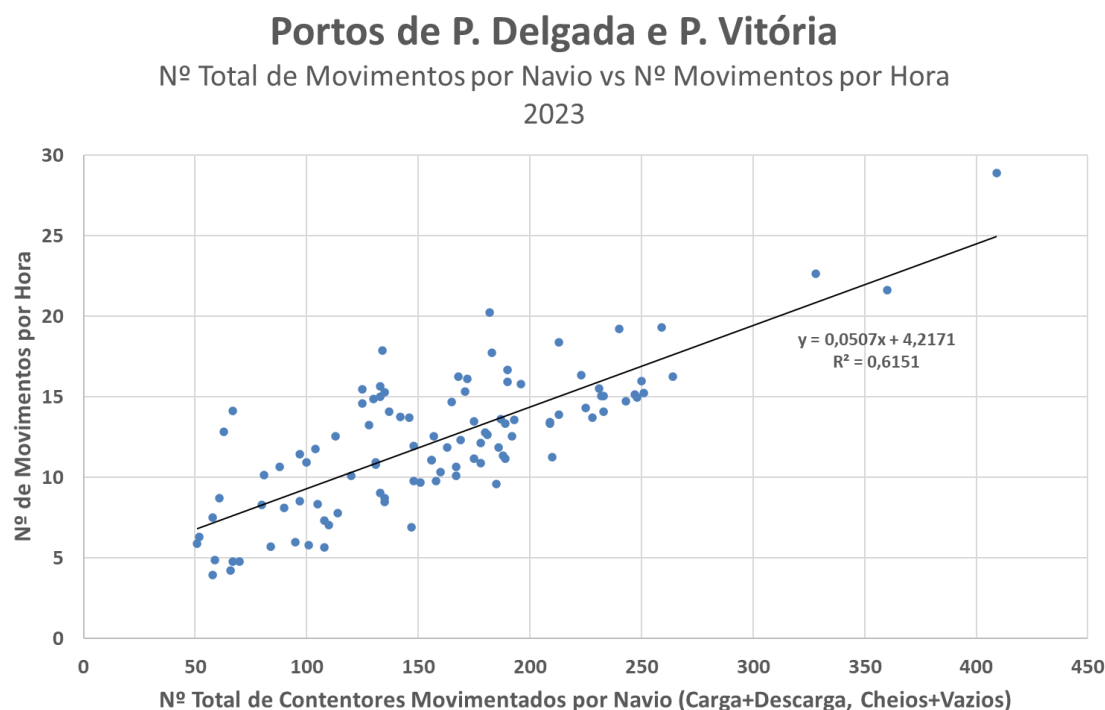
	T. Local1	T. Local2	Navio1	Navio2	Navio3	Navio4	Navio5	Navio6
seg.	PVT	PDL	PVT	PDL	PDL	PDL	PVT	PVT
ter.	GRA	VPO	PVT	PDL				
qua.	PVT	PDL	PDL	PVT				
qui.	FLO/COR	VPO	PIC	HOR	LIS	LEI	LIS	LEI
sex.	FLO/COR	PDL	VEL	PDL	LIS	LEI	LIS	LEI
sáb.	PVT	PDL	PDL					
dom.	PVT	PDL	PVT	CAN				
seg.	PVT	PDL	PVT		PDL	PDL	PVT	PVT
ter.	GRA	VPO	PVT	PDL				
qua.	PVT	PDL	PDL	PVT				
qui.	FLO/COR	VPO	PIC	HOR	LEI	LIS	LEI	LIS
sex.	FLO/COR	PDL	VEL	PDL	LEI	LIS	LEI	LIS
sáb.	PVT	PDL	PDL	PDL				
dom.	PVT	PDL	PVT	PDL				

Nota: Itinerário meramente exemplificativo. Pode ser ajustado, adaptado e modificado em função da sua implementação concreta.

Cenário 2: Tempos de Cargas/Descargas em P. Delgada e P. Vitória

Para a implementação do cenário 2 é crítico assegurar um aumento da eficiência nos portos de P. Delgada e P. Vitória, no que se refere ao reforço dos meios de movimentação de carga.

- Para a exequibilidade deste cenário é crítico uma reforma do modelo de exploração dos portos de P. Delgada e P. Vitória para permitir a realização das operações de carga e descarga dos navios em um dia, com o aumento da eficiência e produtividade dos portos, designadamente através de um incremento dos meios de movimentação de cargas e das equipas necessárias para o efeito.
- Tal desiderato pode ser atendido com o atual modelo de operação dos portos, ou, porventura, estudando a sua abertura a novos operadores de estiva, que estejam dispostos a realizar o investimento necessário ao reforço e aquisição de novos meios de movimentação, e, dessa forma, contribuir para que seja possível eliminar os bottlenecks atualmente existentes quanto à operação nestes portos.



Cenário 2: Rotação a 7 dias – 2 Hubs – Vantagens e desvantagens

Conforme anteriormente referido, o modelo de exploração com base em navios expresso, com rotação a 7 dias, é aquele que apresenta maior produtividade, permitindo otimizar a frota necessária à operação e gerando uma poupança nos custos globais da operação.

Vantagens

- ✓ Conforme se demonstrou anteriormente, o principal motivo do sobrecusto dos fretes dos Açores face à Madeira prende-se com elevado número de navios utilizados na linha dos Açores.
- ✓ Este modelo permite uma maior produtividade e otimização da frota, gerando uma poupança dos custos globais de operação na ordem dos 2M€ a 3M€ por ano (a sua repercussão no preço dos fretes depende da política comercial de cada armador).
- ✓ Poupanças adicionais de 1-2M€ por ano ao erário público no cenário de utilização do tráfego local para ligação a FLO e COR.
- ✓ As ilhas de FLO, GRA e VPO passam a ter escala uma vez por semana.
- ✓ Tanto PDL como PVT têm ligação direta de/para o Continente.

Desvantagens

- ✗ Necessita de um investimento em meios de movimentação e equipas para aumento da eficiência nos tempos de carga e descarga nos portos de P. Delgada e P. Vitória.
- ✗ Implica uma alteração da estratégia / política operacional / política comercial dos armadores.
- ✗ Não existe unanimidade: alguns armadores mostram reservas quanto à rotação a 7 dias (expresso).
- ✗ Menores folgas para recuperação de atrasos, de uma semana para as seguintes.

Cenário 2: Impactes económicos

Os impactes económicos encontram-se resumidos, de forma empírica, no quadro seguinte.

Ilha	Nº escalas / semana		Transit Time (Dias Úteis) Continente->Açores		Transit Time (Dias Úteis) Açores->Continente		Nº Chegadas Continente->Açores /semana		Nº Partidas Açores->Continente /semana		Custos Exploração
	Atual	Cenário	Atual	Cenário	Atual	Cenário	Atual	Cenário	Atual	Cenário	
S. Miguel	7	2	1-3	1	1-3	3	2	2	3,5	2	-€2M a -€3M€ por ano
Terceira	4,5	2	1-3	1	2-4	3	1,5	2	0	2	
Horta	1	1	3-4	4	2-5	5	0	0	0	0	
Pico	1	1	3-4	4	2-5	5	0	0	0	0	
Velas	1	1	3-4	5	2-5	4	0	0	0	0	
S. Maria	0,5	1	3-5	2-4	1-3	5-7	0	0	0	0	
Graciosa	0,5	1	3	2	3	7	0	0	0	0	
Flores	0,5	1	5	4-5	6	4-5	0	0	0	0	
Corvo	1	1	4-9	4-5	6	4-5	0	0	0	0	

Cenário 3: Modelo misto

O presente modelo procura agregar as vantagens dos anteriores modelos e conciliar as visões e estratégias dos diferentes armadores.

O cenário três é um cenário intermédio que tem como principais objetivos:

Agregar as principais vantagens dos modelos estudados

- FLO, GRA e VPO com escala 1x/semana.
- Potenciação do papel do tráfego local e do mercado interno.
- Dispor de navios na RAA, em permanência, que possam contribuir em situações de contingência.
- PVT passa a atuar como porto de entrada e de saída.
- Saídas para o continente às sextas e segundas feiras, beneficiando os exportadores de produtos perecíveis/frescos.

Estratégia / política operacional / política comercial dos armadores

- Modelo que concilia navios com rotação a 14 dias (como defendido por alguns armadores) com navios com rotação a 7 dias (como defendido por outros armadores).
- Aliás, a existência de diferentes ofertas (itinerários, dias de escala, modelos) é, em si mesmo, benéfica para a RAA e para os agentes económicos, que têm ao seu dispor um leque de escolhas mais alargado.

Cenário 3: Modelo misto

O presente modelo procura agregar as vantagens dos anteriores modelos e conciliar as visões e estratégias dos diferentes armadores.

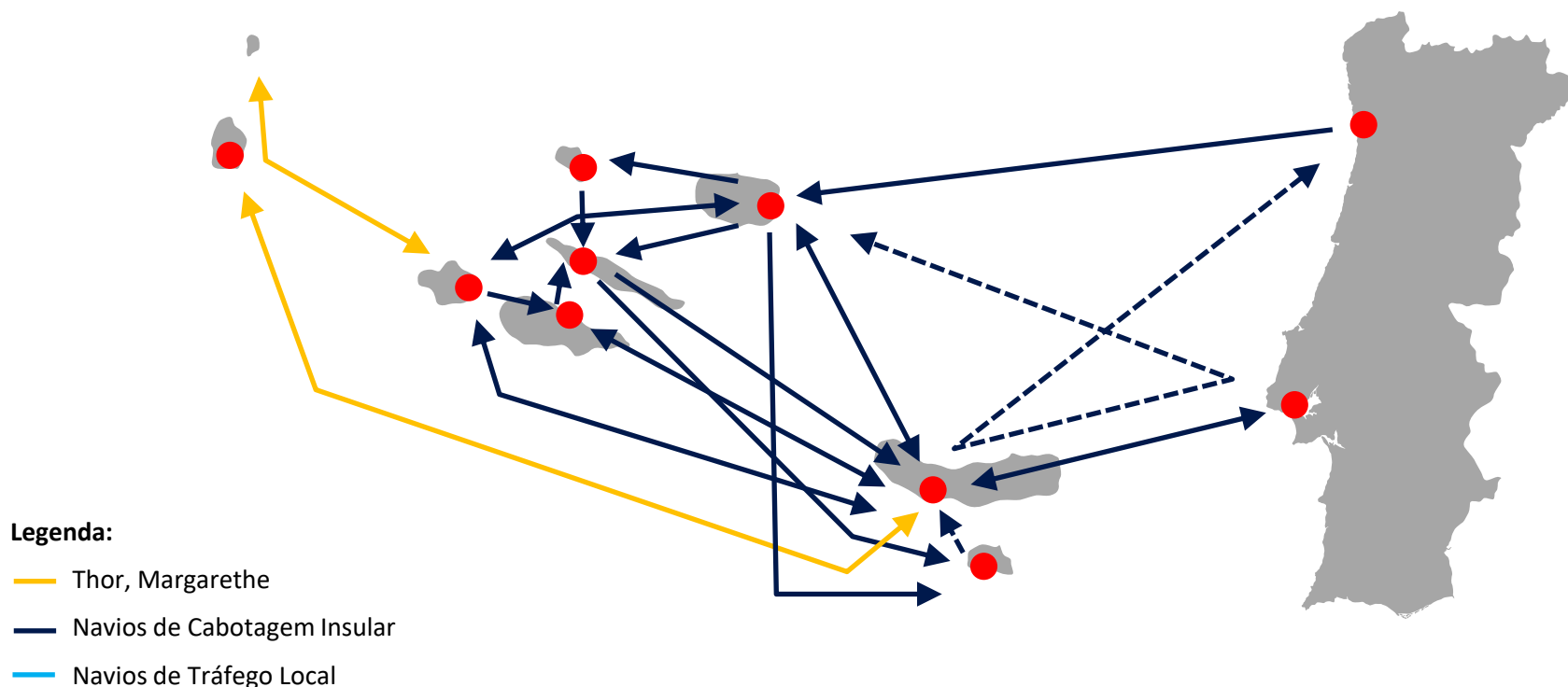
Tipo de Modelo	<ul style="list-style-type: none">Point-to-Point + Serviços Expresso
Rotação e navios	<ul style="list-style-type: none">5 Navios com Rotação a 14 dias2 Navios Expresso (Rotação a 7 dias)
Tráfego Local	<ul style="list-style-type: none">Mobilização e potenciação dos navios de Tráfego LocalViabilização de navios backup, em permanência na RAA
Escalas	<ul style="list-style-type: none">PDL, PVT: Semelhante ao atual (>1x/semana)HOR, PIC e VEL: Semelhante ao atual (1x/semana)VPO, GRA, FLO e COR: 1x/semana
Açores	<ul style="list-style-type: none">Chegadas: segunda-feira (PDL e PVT)Partidas: sexta-feira e segunda-feira (PDL e PVT)
Continente	<ul style="list-style-type: none">Chegadas: segunda-feira e quinta-feiraPartidas: sexta-feira

Cenário 3A: Modelo misto (I)

O cenário 3 pressupõe a existência de cinco navios com rotação a 14 dias, em modelo Point-to-Point, e dois navios em rotação expresso, a 7 dias.

Itinerário Exemplificativo

Nota: Itinerário meramente exemplificativo. Pode ser ajustado, adaptado e modificado em função da sua implementação concreta.



Cenário 3A: Modelo misto (II)

O cenário 3 pressupõe a existência de cinco navios com rotação a 14 dias, em modelo Point-to-Point, e dois navios em rotação expresso, a 7 dias.

- Cinco navios com rotação a 14 dias.
- Dois navios com rotação a 7 dias (expresso).
- Dois navios de tráfego local.
- FLO, VPO e GRA com escala uma vez por semana.
- VPO e GRA mantêm escala uma vez a cada quinze dias de navios de cabotagem insular.
- PVT passa a ter entradas e saídas todas as semanas.
- Potenciação do tráfego local.
- Redução de custos para a RAA.
- Partidas dos Açores à sexta-feira e segunda-feira (benéfico para exportadores de produtos perecíveis).

Itinerário Exemplificativo

	Thor	Margarethe	Navio 1	Navio 2	Navio 3	Navio 4	Navio 5	Navio 6	Navio 7
seg.		PDL	PDL	PVT	LIS	LEI	CAN	PVT	PDL
ter.		GRA	HOR	PDL	LEI	LIS			
qua.	HOR	PDL	VEL	PIC	LEI	LIS	LIS		
qui.	COR/FLO		PVT	VPO	LEI	LIS	LEI	LIS	LIS
sex.	FLO/COR	FLO	PDL	PDL	LIS	LEI	LEI	LIS	LIS
sáb.	HOR								
dom.									
seg.		PDL	LIS	LEI	PDL	PVT	PDL	PDL	PVT
ter.		VPO	LEI	LIS	PVT	PDL	PVT		
qua.	HOR	PDL	LEI	LIS	PIC	HOR	GRA		
qui.	COR/FLO		LEI	LIS	VEL	PDL	PDL	LEI	LIS
sex.	FLO/COR	FLO	LIS	LEI	PDL	PVT	PDL	LEI	LIS
sáb.	HOR								
dom.									

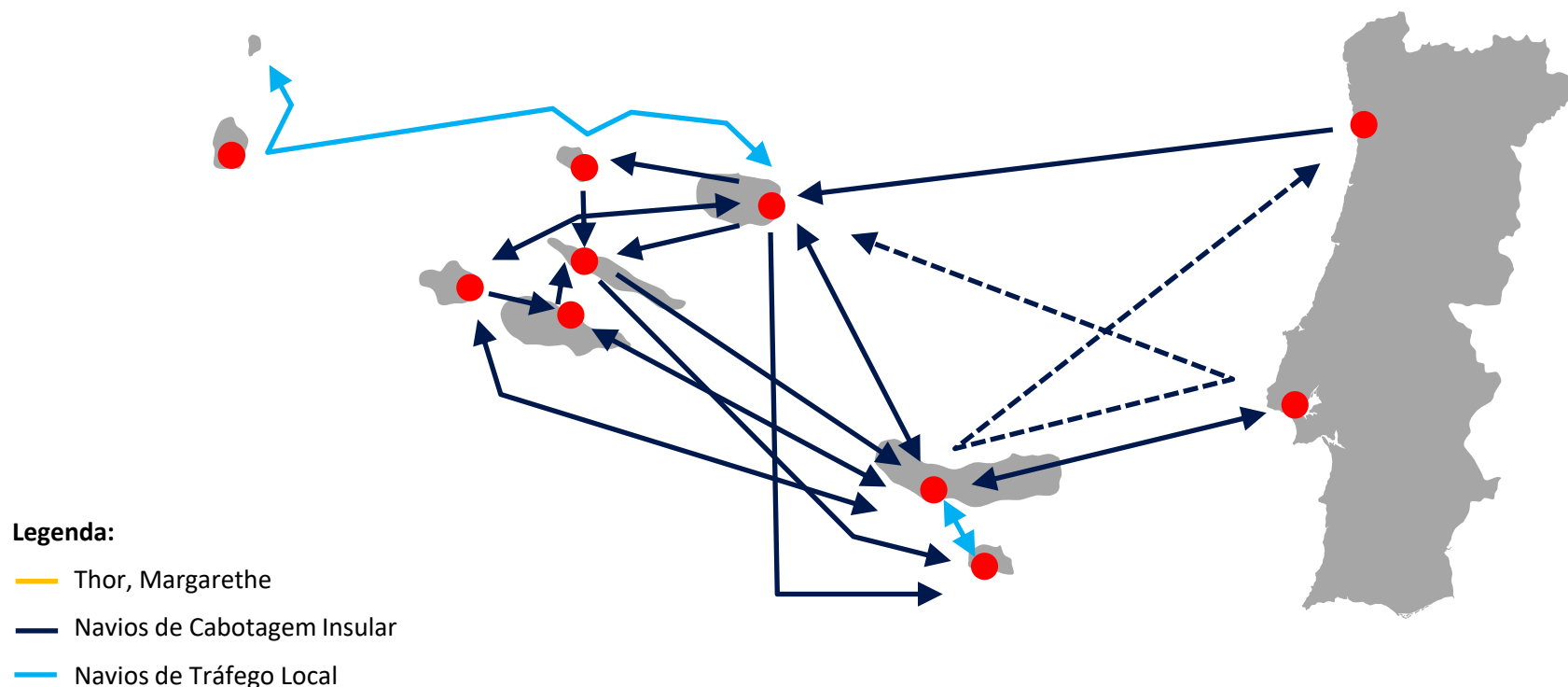
Nota: Itinerário meramente exemplificativo. Pode ser ajustado, adaptado e modificado em função da sua implementação concreta.

Cenário 3B: Modelo misto com envolvimento do T. Local (I)

Neste cenário, procura-se viabilizar a utilização de navios de tráfego local nas ligações às ilhas mais pequenas, com escala em VPO, GRA e FLO/COR.

Itinerário Exemplificativo

Nota: Itinerário meramente exemplificativo. Pode ser ajustado, adaptado e modificado em função da sua implementação concreta.



Cenário 3B: Modelo misto com envolvimento do T. Local (II)

Neste cenário, procura-se viabilizar a utilização de navios de tráfego local nas ligações às ilhas mais pequenas, com escala em VPO, GRA e FLO/COR.

- Face ao cenário anterior, a diferença reside nas ligações a FLO/COR e GRA, que passam a ser asseguradas por navios de tráfego local.
- A utilização de navios de tráfego local tem as vantagens anteriormente analisadas, designadamente:
 - Promoção do mercado interno.
 - Menores custos face aos navios de cabotagem insular.
 - Maior facilidade de atracagem e manobras, face aos navios de cabotagem insular.
 - Redução de custos para a RAA em cerca de 1-2M€ por ano.
 - Solução permanente e não temporária.
 - Viabilização da existência de navios sediados permanentemente na RAA, que possam atuar em situações de contingência.

Itinerário Exemplificativo

	T. Local 1	T. Local 2	Navio 1	Navio 2	Navio 3	Navio 4	Navio 5	Navio 6	Navio 7
seg.	PDL	PVT	PDL	PVT	LIS	LEI	CAN	PVT	PDL
ter.	VPO	GRA	PVT	PDL	LEI	LIS			
qua.	PDL	PVT	HOR	PIC	LEI	LIS	LIS		
qui.	VPO	FLO/COR	VEL	VPO	LEI	LIS	LEI	LIS	LIS
sex.	PDL	FLO/COR	PDL	PDL	LIS	LEI	LEI	LIS	LIS
sáb.	PDL	PVT							
dom.	PDL	PVT							
seg.	PDL	PVT	LIS	LEI	PDL	PVT	PDL	PDL	PVT
ter.	VPO	FLO/COR	LEI	LIS	PVT	PDL	PVT		
qua.	PDL	FLO/COR	LEI	LIS	PIC	HOR	GRA		
qui.	VPO	PVT	LEI	LIS	VEL	PDL	PDL	LEI	LIS
sex.	PDL	PVT	LIS	LEI	PDL	PVT	PDL	LEI	LIS
sáb.	PDL	PVT							
dom.	PDL	PVT							

Nota: Itinerário meramente exemplificativo. Pode ser ajustado, adaptado e modificado em função da sua implementação concreta.

Cenário 3: Modelo misto – Vantagens e desvantagens

Este modelo procura agregar as vantagens dos anteriores modelos e conciliar as visões e estratégias dos diferentes armadores

Vantagens

- ✓ Procura agregar as vantagens dos anteriores modelos e conciliar as visões e estratégias dos diferentes armadores.
 - ✓ Os armadores que o preferem, realizam rotações a 14 dias;
 - ✓ Os armadores que o preferem, realizam rotações a 7 dias.
- ✓ As ilhas de FLO, GRA e VPO passam a ter escala uma vez por semana.
- ✓ PVT passa a atuar como porto de entrada e de saída.
- ✓ Saídas para o continente às sextas e segundas feiras, beneficiando os exportadores de produtos perecíveis/frescos.
- ✓ Poupança de 1-2M€ por ano ao erário público no subcenário de utilização do tráfego local para ligação a FLO e COR.

Desvantagens

- ✗ Não permite redução da frota face ao atual.
- ✗ Custos semelhantes aos atuais (a sua repercussão no preço dos fretes depende da política comercial de cada armador).

Cenário 3: Impactes económicos

Os impactes económicos encontram-se resumidos, de forma empírica, no quadro seguinte.

Ilha	Nº escalas / semana		Transit Time (Dias Úteis) Continente->Açores		Transit Time (Dias Úteis) Açores->Continente		Nº Chegadas Continente->Açores /semana		Nº Partidas Açores->Continente /semana		Custos Exploração
	Atual	Cenário	Atual	Cenário	Atual	Cenário	Atual	Cenário	Atual	Cenário	
S. Miguel	7	6	1-3	1-3	1-3	1-3	2	2,5	3,5	3,5	Equivalentes aos atuais
Terceira	4,5	4	1-3	1-3	2-4	1-3	1,5	2	0	1,5	
Horta	1	1	3-4	3-4	2-5	3-4	0	0	0	0	
Pico	1	1	3-4	3-4	2-5	3-4	0	0	0	0	
Velas	1	1	3-4	3-4	2-5	3-4	0	0	0	0	
S. Maria	0,5	1	3-5	4	1-3	2-3	0	0	0	0	
Graciosa	0,5	1	3	3-4	3	3-4	0	0	0	0	
Flores	0,5	1	5	2-5	6	4-5	0	0	0	0	
Corvo	1	1	4-9	3-5	6	4-5	0	0	0	0	

Resumo: Principais vantagens e desvantagens

Cada modelo de rotação apresenta algumas vantagens e desvantagens.

	Cenário 1 Rotação a 14 dias	Cenário 2 Rotação a 7 dias	Cenário 3 Modelo Misto
Principais Vantagens:	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Continuação do modelo atual. ✓ Maiores tempos para recuperação de atrasos, de uma semana para a seguinte. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Maior produtividade e otimização da frota, gerando uma redução dos custos globais de operação na ordem dos 2M€ a 3M€ por ano. ✓ PVT passa a ter ligação direta de/para o Continente. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Vantagens dos anteriores modelos e concilia as visões dos diferentes armadores. ✓ PVT passa a atuar como porto de entrada e de saída. ✓ Saídas para o continente às sextas e segundas feiras, beneficiando os exportadores de produtos perecíveis/frescos.
Principais Desvantagens:	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Aumento de custos anuais (800k€ a 900k€) face ao atual, para implementação das escalas 1x/semana em VPO, GRA e FLO. ✗ Mantem-se a reduzida produtividade dos navios. 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Necessidade de reforço dos meios e equipas afetas à movimentação de cargas em P. Delgada e P. Vitória. ✗ Implica uma alteração da estratégia / política operacional / política comercial dos armadores. ✗ Não existe unanimidade: alguns armadores mostram reservas quanto à rotação a 7 dias (Expressos). 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Não permite redução da frota face ao atual

Índice

1. Introdução
2. Enquadramento Legal
3. Caracterização da Situação Atual
4. Problemas e Desafios
5. Benchmarking
6. Cenários Analisados – Tráfego Local
7. Tempos de Rotação e Modelo de Transporte
8. Cenários Analisados – Cabotagem Insular
- 9. Cenários Adicional - Liberalização**
10. Conclusões e Recomendações
11. Anexos

Obrigações de Serviço Público atuais

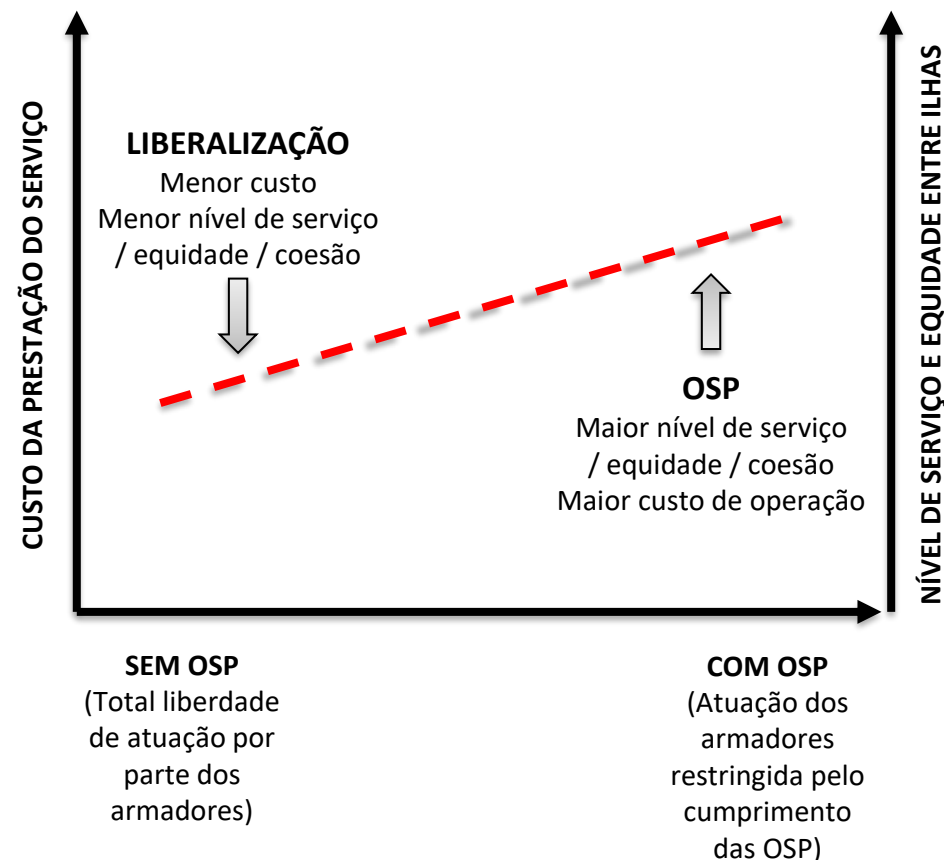
O armadores de cabotagem estão sujeitos a um conjunto de obrigações de serviço público previstos no DL 7/2006

- Salienta-se que, nos termos do DL 7/2006, os armadores de cabotagem insular estão sujeitos a um conjunto de obrigações de serviço público:
 - Ligações semanais entre o continente e os Açores.
 - Cumprir itinerários previamente estabelecidos.
 - No mínimo, uma escala quinzenal em cada ilha.
 - *Transit time* máximo de 7 dias úteis.
 - Carga contentorizada desconsolidada no porto de destino.
 - Continuidade do serviço por dois anos.
 - Mesmo frete para todas as ilhas.
 - Navios com tripulação nacional ou da EU.
 - Navios registados num Estado Membro da UE.
- Os armadores podem recorrer à subcontratação para cumprimento das OSP.
- Noção de **Obrigações de Serviço Público**:
 - As obrigações que, atendendo aos seus próprios interesses comerciais, o armador não assumiria, ou não assumiria na mesma medida ou nas mesmas condições.

Princípios gerais

A definição quanto à existência – ou não – de obrigações de serviço público na prestação de serviços de transporte é uma decisão, que em última instância, tem um carácter político.

- A determinação de OSP:
 - Permite assegurar níveis mínimos de serviço às populações, bem como equidade e coesão entre as várias ilhas dos Açores.
 - Tem, como reverso da medalha, um impacte sobre o nível de eficiência e custos da operação.
- Já o modelo de liberação do mercado:
 - Apenas assegura os níveis de serviço que sejam comercialmente viáveis.
 - Resultará, muito provavelmente, em preços diferentes para as diversas ilhas.
 - Tem, como vantagens, uma maior eficiência na exploração do serviço de transportes.



Pressupostos utilizados no cenário de liberalização (I)

Nos termos previstos no Caderno de Encargos, foi ainda estudado um cenário adicional de liberalização dos serviços de cabotagem insular, relativos aos transportes marítimos de mercadorias entre o continente e os Açores. Este cenário teve um conjunto de pressupostos abaixo descritos.

Inexistência de obrigações de serviço público previstas no DL 7/2006

- Inexistência de obrigação uma escala quinzenal em cada ilha.
- Inexistência de obrigação de transit time máximo de 7 dias úteis.
- Inexistência de obrigação de desconsolidação de carga no porto de destino.
- Inexistência de obrigação de continuidade do serviço por dois anos.
- Inexistência de obrigação de prática do mesmo frete para todas as ilhas.

Meios de movimentação

- Pressuposto de inexistência de *bottlenecks* quanto aos meios de movimentação de cargas (gruas) nos portos dos Açores, permitindo satisfazer as necessidades da procura.

Navios

- Pressuposto de longo prazo de evolução da frota para um modelo que se torne mais eficiente e competitivo.

Interesse Comercial

- Armadores apenas realizam serviços que tenham interesse comercial.
- Preços liberalizados em todas as ilhas.
- Abandono de serviços não rentáveis (ex: ligação Açores -> Madeira)

Pressupostos utilizados no cenário de liberalização (II)

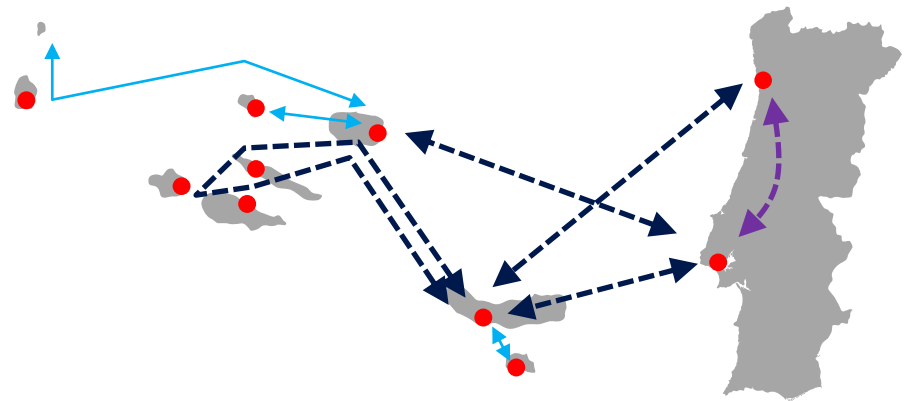
Este modelo procura agregar as vantagens dos anteriores modelos e conciliar as visões e estratégias dos diferentes armadores.

- É difícil estimar qual seria o resultado concreto de um modelo de liberalização total (sem OSP), uma vez que depende de vários fatores, designadamente:
 - Políticas comerciais dos armadores.
 - Tipos de navios a utilizados.
 - Restrições e condicionantes externos.
- No entanto, podemos estimar que, num modelo de liberalização, a configuração do mercado resultará das seguintes forças:
 - Utilização de itinerários e navios que maximizem a eficiência e minimizem os custos de operação.
 - Prioridade/concentração do(s) armadores de cabotagem insular nos trajetos e segmentos “core”, que permitam gerar maiores economias de escala, deixando os trajetos com reduzida escala para navios de Tráfego Local.
 - Abandono de rotas não rentáveis (ex: Açores - > Madeira).
 - Consolidação do mercado, através de movimentos de aquisição/fusão/abandono do mercado, convergindo para um a dois armadores de de cabotagem insular.

Cenário 4A - 3 navios com rotação a 7 dias + interilhas

Neste cenário de liberalização total, serão necessários apenas 4 navios de cabotagem insular.

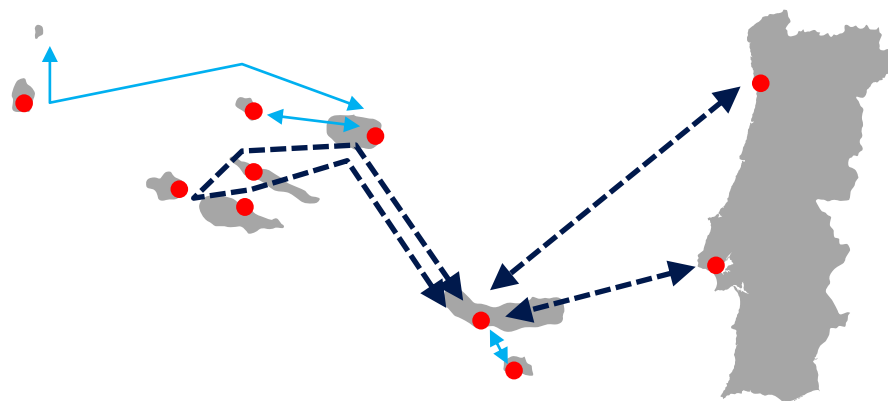
- Num cenário de liberalização do mercado, prevê-se que a concorrência daí decorrente provocará uma concentração nas rotas com maior procura, as quais tenderão a ser exploradas no regime que apresenta menores custos: rotação a 7 dias, com navios “Expresso”.
- Deste modo, prevê-se uma evolução para a concentração das ligações Continente <-> Açores em 3 rotas (LIS <-> PDL; LIS <-> PVT; e LEI <-> PDL com utilização de navios com 400+ TEUS de capacidade.
- No caso do porto de Porto de Leixões, um único navio com 400+ TEU será insuficiente para satisfazer a procura LEI<->PDL, pelo que poderá utilizar-se:
 - Um serviço feeder (marítimo, ferroviário ou rodoviário) entre Leixões e Lisboa para transportar a carga remanescente.
 - Ou evoluir para a utilização de um navio com maior capacidade (600 TEU?) na rota LEI<->PDL.



Cenário 4B - 2 navios com rotação a 7 dias + interilhas

Numa segunda fase, será possível evoluir para apenas 2 navios nas ligações Continente <-> Açores.

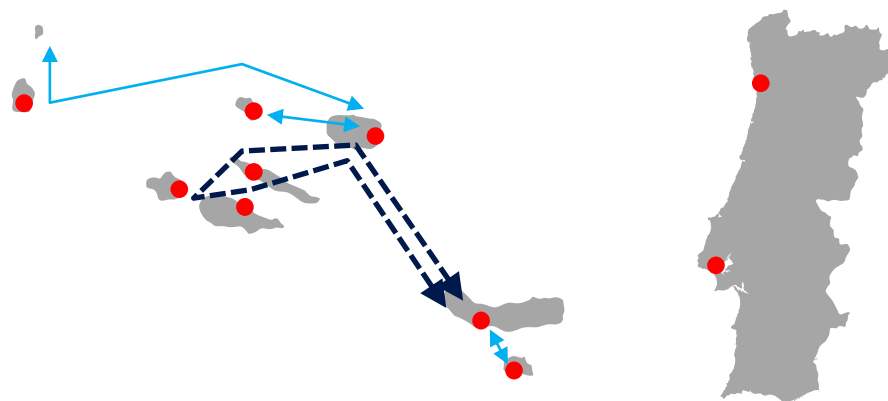
- Numa segunda fase, as pressões concorrenciais poderão também conduzir a uma redução de custos adicional em que, aquando da renovação da frota, se evolua para navios de maior capacidade e mais eficientes (600+ e 800+ TEUS), concentrando as ligações em apenas duas rotas: LIS <-> PDL e LEI <-> PDL.
- Neste cenário, o porto de PDL passa a atuar como hub único de entrada e saída de carga de toda a Região Autónoma dos Açores.



Cenário de liberalização: ligações interilhas

No cenário de liberalização, prevê-se que as ligações interilhas sejam asseguradas por um único navio, acompanhado de ligações em Tráfego Local para as ilhas mais pequenas.

- Como vimos anteriormente, num cenário de liberalização, os armadores de cabotagem insular deverão concentrar as suas operações nas rotas com maior procura.
- Dado apresentarem custos unitários por contentor mais elevados e receitas unitárias por contentor mais reduzidas, as ligações interilhas terão menor interesse comercial para os armadores de cabotagem insular.
- Deste modo, as ligações interilhas tenderão a ter menor interesse comercial para os armadores de cabotagem insular, e apenas serão exploradas mediante preços de frete mais elevados, ou através de contratualização e pagamento de compensações por Obrigações de Serviço Público parte da RAA.



Cenário de liberalização: preço médio dos fretes

No cenário de liberalização, o preço médio dos fretes altera-se substancialmente, de ilha para ilha.

- No cenário de liberalização, com a eliminação da obrigação de serviço público de prática de preço igual para todas as ilhas, o preço médio dos fretes Continente->Açores é suscetível de se reduzir em S. Miguel e na Terceira (Cenário 4A), aumentando significativamente nas restantes ilhas.
- Tal deve-se ao facto de passar a ser necessário imputar o custo de uma segunda etapa correspondente às viagens adicionais entre o PDL/PVT e cada uma das ilhas dos Açores.
- É de salientar, no entanto, que a repercussão deste cenário no preço dos fretes dependerá da política comercial de cada armador, a qual é de difícil avaliação.
- Neste sentido, apresenta-se no quadro lateral uma estimativa de impacto do presente cenário no preço dos fretes, o qual deve ser analisado com alguma prudência.

Ilha	Variação aproximada do preço no frete Continente -> Açores face ao atual	
	Cenário 4A	Cenário 4B
S. Miguel	-10% a -20%	-15% a -30%
Terceira	-10% a -20%	+40%
Horta	+90%	+40%
Pico	+90%	+40%
Velas	+90%	+40%
S. Maria	+90%	+40%
Graciosa	+90%	+40%
Flores	+90%	+40%
Corvo	+90%	+40%

Cenário de liberalização: compensações por OSP

No cenário de liberalização, dar-se-ia uma redução global de preços nos fretes, porém, o erário público teria um sobrecusto de 17,7M€ a 28,1M€ em compensações por OSP por ano.

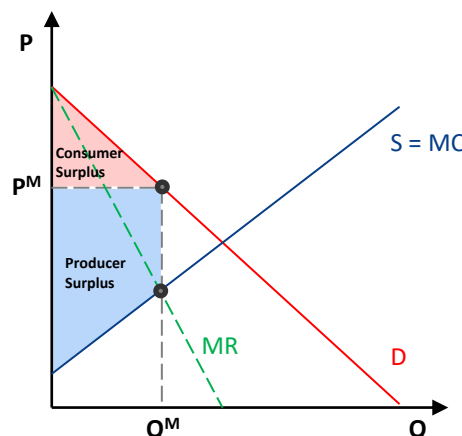
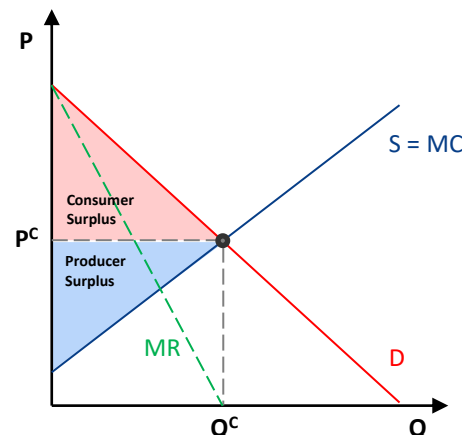
- Por forma a manter o preço equivalente para todas as ilhas, prevê-se que seria necessário passar a atribuir compensações por OSP nas ligações às ilhas mais pequenas, conforme quadro lateral.
- É de salientar que o mecanismo de implementação não está isento de dificuldades práticas:
 - Opção A - compensação pelo diferencial de preço face a PDL/PVT: este mecanismo tem o efeito perverso de deixar de existir um incentivo a praticar um PVP ótimo para as ilhas objeto de compensação, o que pode conduzir a um aumento artificial dos PVP para as ilhas mais pequenas e, com isso, a um aumento do valor anual das compensações (efeito semelhante ao que se verifica nas compensações aos passageiros no transporte aéreo).
 - Opção B – lançamento de concurso para a exploração das ligações interilhas: dadas as dificuldades da opção A, neste cenário deixaria de existir uma verdadeira liberalização no transporte interilhas, que passariam a ser exploradas através de contrato, atribuído na sequência de concurso público.

Ilha	Compensações por OSP	
	Cenário 4A	Cenário 4B
S. Miguel	Frete Estimado: -10% a -20%	Frete Estimado: -15% a -30%
Terceira	Frete Estimado: -10% a -20%	Compensações por OSP estimadas em 17,1M€ por ano, para assegurar um preço de frete igual ao de PDL
Horta	Compensações por OSP estimadas em 7,7M€ por ano, para assegurar um preço de frete igual aos de PDL/PVT	
Pico		
Velas		
S. Maria		
Graciosa		
Flores		
Corvo		

Cenário de liberalização: redução da concorrência a longo prazo

Dada a existência de economias de escala e de rede, poderá verificar-se, a longo prazo, uma redução do número de armadores, o que poderá provocar uma redução da concorrência.

- É de salientar que a exploração do serviço de transporte marítimo de mercadorias é uma atividade com evidentes economias de escala e de rede.
- Tal pode conduzir a que, num cenário de liberalização, possam ocorrer movimentos de concentração e de ganhos de escala dos armadores, que podem ter como consequência a redução do número global de armadores a operar a linha dos Açores.
- A ocorrer esse tipo de movimentos, tal poderá levar, numa segunda fase, a uma redução da concorrência, com um reequilíbrio de preços em torno do que, em teoria económica, se designam de preços de oligopólio ou de monopólio, o que poderá conduzir a um aumento dos preços, acima do que seria expectável num cenário de concorrência perfeita.
- Pelo que, os preços dos fretes, a longo prazo, poderão ser superiores aos anteriormente estimados.



Segurança do abastecimento

No cenário de liberalização não está assegurada a continuidade e segurança no abastecimento à RAA.

- No cenário de liberalização, o número de navios encontra-se otimizado ao máximo, correspondendo apenas ao estritamente necessário para realizar o serviço de transporte marítimo, com o menor custo possível.
- Porém, em caso de avaria de um dos navios ou até mesmo em caso de pausa técnica para manutenção, os armadores não têm obrigação de serviço público de substituição do mesmo.
- Pelo que não fica assegurada a continuidade e segurança do abastecimento à Região Autónoma dos Açores.
- Para se garantir a continuidade e segurança do abastecimento, a RAA teria que pagar compensações aos armadores para impor a obrigação de serviço público de continuidade e segurança no abastecimento à RAA.

Cenário 4: Liberalização – Vantagens e desvantagens

O cenário de liberalização tem um conjunto de vantagens e de desvantagens

Vantagens

- ✓ Conduz a uma otimização dos custos de operação, com redução do custo global de exploração do serviço de transporte marítimo de mercadorias entre o Continente e os Açores.
- ✓ Reduz o preço do frete entre o Continente e PDL entre -15% e -30% (e eventualmente PVT, dependendo do cenário que vier a ser executado).

Desvantagens

- ✗ Redução do número de escalas semanais.
- ✗ O nível de serviço previsto no DL 7/2006 apenas será assegurado na medida em que seja comercialmente rentável para os armadores.
- ✗ Não existe ligação Açores -> Madeira (não é rentável).
- ✗ Preços diferentes entre ilhas.
- ✗ Para manter os preços iguais entre ilhas será necessário à RAA atribuir compensações por Obrigações de Serviço Público entre 7,7M€ e 17,1M€ por ano.
- ✗ Dificuldades de implementação dos mecanismos de compensação às tarifas.
- ✗ Poderá resultar em movimentos de concentração, com redução do número de armadores e do nível de concorrência.
- ✗ A segurança do abastecimento não está assegurada.
- ✗ Necessita de um investimento em meios de movimentação para aumento da eficiência nos tempos de carga/descarga em P. Delgada e P. Vitória.

Cenário 4A: Impactes económicos

Os impactes económicos encontram-se resumidos, de forma empírica, no quadro seguinte.

Ilha	Nº escalas / semana		Transit Time (Dias Úteis) Continente->Açores		Transit Time (Dias Úteis) Açores->Continente		Nº Chegadas Continente->Açores /semana		Nº Partidas Açores->Continente /semana		Custos Exploração
	Atual	Cenário	Atual	Cenário	Atual	Cenário	Atual	Cenário	Atual	Cenário	
S. Miguel	7	2	1-3	1	1-3	3	2	2	3,5	2	Obriga a um pagamento de 7,7M€ a 17,1M€ por ano, para assegurar que todas as ilhas beneficiam de uma redução de preços de fretes entre -10% e -30%
Terceira	4,5	1	1-3	1	2-4	3	1,5	1	0	1	
Horta	1	1	3-4	4	2-5	5	0	0	0	0	
Pico	1	1	3-4	4	2-5	5	0	0	0	0	
Velas	1	1	3-4	5	2-5	4	0	0	0	0	
S. Maria	0,5	0,5 - 1	3-5	2-4	1-3	5-7	0	0	0	0	
Graciosa	0,5	0,5 - 1	3	2	3	7	0	0	0	0	
Flores	0,5	0,5 - 1	5	4-5	6	4-5	0	0	0	0	
Corvo	1	0,5 - 1	4-9	4-5	6	4-5	0	0	0	0	

Índice

1. Introdução
2. Enquadramento Legal
3. Caracterização da Situação Atual
4. Problemas e Desafios
5. Benchmarking
6. Cenários Analisados – Tráfego Local
7. Tempos de Rotação e Modelo de Transporte
8. Cenários Analisados – Cabotagem Insular
9. Cenário Adicional – Liberalização
- 10. Conclusões e Recomendações**
11. Anexos

Conclusões e recomendações

Atento ao exposto, apresentam-se um conjunto de conclusões e recomendações.

Portos - Gruas

- De forma a aumentar a produtividade e reduzir tempos de carga/descarga, é crítico dotar os portos – em especial P. Delgada e P. Vitória – de gruas operacionais, em número adequado e com as respetivas equipas necessárias à sua operação, por forma a aumentar o número de movimentos por hora,.
- De forma a viabilizar o transporte de contentores através do tráfego local, de forma complementar à cabotagem insular, e promover o mercado interno, é essencial dotar todos os portos de gruas com capacidade de movimentação de contentores de 40'.

Portos – Eficiência e Custos

- Os custos portuários (taxas, estiva e outros custos com carga) representam cerca de 35% dos custos globais da operação de transporte marítimo de contentores.
- É assim fundamental continuar a prosseguir o esforço do aumento da eficiência e redução de custos com a fatura portuária.

Conclusões e recomendações

Atento ao exposto, apresentam-se um conjunto de conclusões e recomendações.

Portos – Terminal de Lisboa

- A existência de um terminal no porto de Lisboa, com capacidade de operação para todos os armadores de cabotagem insular, seria uma mais valia para o aumento da produtividade, flexibilidade e redução de atrasos.
- Recomenda-se assim ao Governo Regional que promova contactos com o Governo Nacional e com o porto de Lisboa no sentido de procurar assegurar, no âmbito dos concursos para as concessões portuárias a lançar em 2024, uma reorganização dos terminais que viabilize esta pretensão.

Portos – Porto de V. Porto

- V. Porto tem uma limitação quanto ao comprimento e calado dos navios que podem escalar este porto, o que coloca constrangimentos à organização dos itinerários.
- Recomenda-se que seja efetuada uma análise quanto à viabilidade de aumentar o comprimento dos navios autorizados a escalar este porto (desde que dotados de meios de manobra adequados) e quanto à eventual correção/remoção de obstáculos que estejam a reduzir o calado autorizado neste porto.

Conclusões e recomendações

Atento ao exposto, apresentam-se um conjunto de conclusões e recomendações.

Portos – Informação ao Público dirigida a Clientes Finais

- Apesar de os portos dos Açores já divulgarem informação online sobre as escalas dos navios, denota-se que a mesma não está a chegar aos clientes de forma adequada, o que amplifica os efeitos e perceção dos atrasos de navios.
- Recomenda-se criação de informação online em formato simplificado e *user friendly*, dirigida especificamente aos clientes finais de cabotagem insular, designadamente sobre itinerários e escalas previstas em cada ilha para entre as quatro a oito semanas seguintes, chegadas previstas e informação/alertas em tempo real (SMS/Email/Notificações App) quanto a atrasos (e informação quanto aos motivos de atraso), bem como horários de chegada atualizados.

Portos – Flexibilização para Tráfego Local

- Recomenda-se que seja criado um regime mais flexível no que concerne ao trabalho portuário / estiva e às taxas portuárias, aplicáveis ao transporte de contentores por parte de navios de tráfego local, até a um determinado limite de movimentos por escala (adequado às ilhas mais pequenas).

Conclusões e recomendações

Atento ao exposto, apresentam-se um conjunto de conclusões e recomendações

Tráfego Local – Enquadramento Legislativo

- Recomenda-se a promoção de contactos, pelo Governo Regional, de forma a sensibilizar o Governo Nacional para a necessidade de rever a legislação – assegurando o estrito cumprimento das condições de segurança da navegação – de forma a viabilizar e simplificar a legislação e procedimentos/autorizações aplicáveis à realização de serviços de tráfego local intergrupos.

Tráfego Local – Mercado Interno

- Recomenda-se a adoção de políticas públicas que criem condições para uma maior complementaridade entre o Tráfego Local e a Cabotagem Insular, no transporte marítimo de contentores inter-ilhas e inter-grupos, promovendo assim um aumento da oferta, a redução de custos e a existência de navios.
- Recomenda-se a promoção de condições para a renovação da frota de navios de Tráfego Local, dotando-os de capacidade de transporte de contentores, por forma a assegurar a permanência de navios, na Região Autónoma dos Açores, que possam atuar de forma imediata, em qualquer situação de contingência, como a que sucedeu aquando do Furacão Lorenzo, na ilha das Flores.

Conclusões e recomendações

Atento ao exposto, apresentam-se um conjunto de conclusões e recomendações

Cabotagem Insular – Modelo de Operação

- Apresentam-se neste documento 4 modelos possíveis de organização dos serviços de cabotagem insular, com rotações a 14 dias, 7 dias, um modelo misto e um cenário de liberalização.
- Qualquer dos modelos tem vantagens e desvantagens.
- Ponderando as vantagens e desvantagens de cada cenário, recomenda-se a adoção dos seguintes cenários, por ordem de prioridades apresentadas nas páginas seguintes.

Conclusões e recomendações

O Cenário 3A (Misto) é aquele que, ponderadas as vantagens e desvantagens, é possível de implementar num curto espaço de tempo, produzindo melhorias concretas para a oferta de serviços de transporte marítimo de mercadorias nos Açores.

1) Cenário 3A Cenário Misto

- O Cenário 3 (misto) apresenta um conjunto de vantagens:
 - Aumento da oferta, número de escalas e ligações diretas entre os Açores e o Continente;
 - As ilhas de FLO, GRA e VPO passam a ter escala uma vez por semana.
 - Implementação possível de concretizar no curto espaço de tempo;
 - Procura tirar partido das vantagens dos modelos 1) e 2) e conciliar as visões e estratégias dos diferentes armadores.
 - Os armadores que o preferirem, podem continuar realizar rotações a 14 dias;
 - Os armadores que o preferirem, podem passar a realizar rotações a 7 dias.
 - PVT passa a atuar como porto de entrada e de saída.
 - As saídas para o Continente passam a realizar-se a dois dias da semana (sextas e segundas feiras) beneficiando os exportadores de produtos perecíveis/frescos.

Conclusões e recomendações

Numa segunda fase, recomenda-se a evolução para o cenário 3B, sendo para isso essencial a verificação de 3 condições: viabilizar o tráfego inter-grupos, renovação da frota de tráfego local e dotação de gruas com capacidade para contentores de 40' em todos os portos.

**2)
Cenário 3B
Cenário Misto
com recurso ao Tráfego
Local**

- Numa segunda fase, recomenda-se a evolução para o cenário 3B, com maior envolvimento do Tráfego Local, sendo para tal crítico que ocorram 3 condições:
 - A reforma do modelo regulatório e legal que obstaculiza a utilização de navios de tráfego local no tráfego inter-grupos;
 - A criação de condições para a renovação da frota de tráfego local;
 - A dotação de gruas operacionais em todos os portos, com capacidade de movimentação de contentores de 40'.
- O maior envolvimento do Tráfego Local terá um conjunto de vantagens:
 - Aumento da oferta inter-ilhas e da concorrência entre armadores;
 - Existência de navios de backup, sediados nos Açores, para situações de contingência;
 - Redução de custos nas ligações às ilhas mais pequenas;
 - Possibilidade de transporte de paletes, carga geral e de contentores através do Tráfego Local.

Conclusões e recomendações

Não sendo viável a implementação dos cenários anteriores, recomenda-se a adoção do cenário 1 (Rotação a 14 dias), o qual é, de entre os cenários analisados, aquele que apresenta maior facilidade de implementação.

3) Cenário 1A Rotação a 14 dias

- O Cenário 1 (rotação a 14 dias) constitui um cenário de continuidade, que apresenta as seguintes vantagens:
 - Maior facilidade de implementação, não obrigando a alterações significativas face ao modelo atual;
 - As ilhas de FLO, GRA e VPO passam a ter escala uma vez por semana;
 - Implementação possível de concretizar no curto espaço de tempo.

Conclusões e recomendações

Numa segunda fase, recomenda-se a evolução para o cenário 1B, sendo para isso essencial a verificação de 3 condições: viabilizar o tráfego inter-grupos, renovação da frota de tráfego local e dotação de gruas com capacidade para contentores de 40' em todos os portos.

**4)
Cenário 1B
Rotação a 14 dias
com recurso ao Tráfego
Local**

- Caso se venha a adotar o Cenário 1A, recomenda-se que, numa segunda fase, se realize uma evolução para o cenário 1B, com maior envolvimento do Tráfego Local, sendo para tal crítico que ocorram 3 condições:
 - A reforma do modelo regulatório e legal que obstaculiza a utilização de navios de tráfego local no tráfego inter-grupos;
 - A criação de condições para a renovação da frota de tráfego local;
 - A dotação de gruas operacionais em todos os portos, com capacidade de movimentação de contentores de 40'.
- O maior envolvimento do Tráfego Local terá um conjunto de vantagens:
 - Aumento da oferta inter-ilhas e da concorrência entre armadores;
 - Existência de navios de backup, sediados nos Açores, para situações de contingência;
 - Redução de custos nas ligações às ilhas mais pequenas;
 - Possibilidade de transporte de paletes, carga geral e de contentores através do Tráfego Local.

Conclusões e recomendações

O Cenário 2A é aquele que apresenta maior potencial a médio/longo prazo, recomendando-se à RAA que se caminhe para a implementação as reformas necessárias à sua concretização a médio/longo prazo.

5) Cenário 2A Rotação a 7 dias

- O Cenário 2A (Rotação a 7 dias) é aquele que apresenta maior potencial a médio/longo prazo:
 - Redução de custos de exploração do serviço de transporte, com potencial impacte no preço dos fretes;
 - Promoção da concorrência entre armadores;
 - Aumento das ligações diretas entre os Açores e o Continente;
 - As ilhas de FLO, GRA e VPO passam a ter escala uma vez por semana.
 - PVT passa a atuar como porto de entrada e de saída.
- Para a sua exequibilidade é crítico proceder-se a uma reforma do modelo de exploração dos portos de P. Delgada e P. Vitória, com aumento da eficiência e produtividade, designadamente através de um incremento dos meios de movimentação de cargas e das equipas necessárias para o efeito.
- Tal desiderato pode ser atendido com o atual modelo de operação dos portos, ou, porventura, estudando a sua abertura a novos operadores de estiva.
- Recomenda-se que a Região Autónoma dos Açores implemente as reformas necessárias à sua implementação, o que necessitará de algum tempo, pelo que se preconiza a implementação deste cenário a médio/longo prazo.

Conclusões e recomendações

Numa segunda fase, recomenda-se a evolução para o cenário 2B, sendo para isso essencial a verificação de 3 condições: viabilizar o tráfego inter-grupos, renovação da frota de tráfego local e dotação de gruas com capacidade para contentores de 40' em todos os portos.

**6)
Cenário 2B
Rotação a 7 dias
com recurso ao Tráfego
Local**

- Caso se venha a adotar o Cenário 2A, recomenda-se que, numa segunda fase, se realize uma evolução para o cenário 2B, com maior envolvimento do Tráfego Local, sendo para tal crítico que ocorram 3 condições:
 - A reforma do modelo regulatório e legal que obstaculiza a utilização de navios de tráfego local no tráfego inter-grupos;
 - A criação de condições para a renovação da frota de tráfego local;
 - A dotação de gruas operacionais em todos os portos, com capacidade de movimentação de contentores de 40'.
- O maior envolvimento do Tráfego Local terá um conjunto de vantagens:
 - Aumento da oferta inter-ilhas e da concorrência entre armadores;
 - Existência de navios de backup, sediados nos Açores, para situações de contingência;
 - Redução de custos nas ligações às ilhas mais pequenas;
 - Possibilidade de transporte de paletes, carga geral e de contentores através do Tráfego Local.

Conclusões e recomendações

Por último, foi também analisado o cenário de liberalização, embora não sendo recomendado por apresentar um conjunto de desvantagens.

7) Cenário 4 Liberalização

- Para além dos cenários anteriores, foi ainda analisada a viabilidade do cenário de liberalização.
- Porém, a sua implementação apresenta um conjunto de desvantagens:
 - Redução do número de escalas semanais.
 - O nível de serviço previsto no DL 7/2006 apenas será assegurado na medida em que seja comercialmente rentável para os armadores.
 - Não existe ligação Açores -> Madeira (não é rentável).
 - Preços diferentes entre ilhas.
 - Para manter os preços iguais entre ilhas será necessário à RAA atribuir compensações por Obrigações de Serviço Público entre 7,7M€ e 17,1M€ por ano.
 - Dificuldades de implementação dos mecanismos de compensação às tarifas.
 - Poderá resultar em movimentos de concentração, com redução do número de armadores e do nível de concorrência.
 - A segurança do abastecimento não está assegurada.

Notas finais

- O presente documento é um estudo, pelo que este tipo de análises é sempre realizado com base num conjunto de pressupostos, tendo limitações quanto à informação disponível e realidades concretas existentes no terreno.
- Pretende-se com o presente estudo dar à Região Autónoma dos Açores uma perspetiva sobre o mercado de transporte marítimo na região e disponibilizar diferentes cenários de melhoria e otimização.
- Tanto o mercado de cabotagem insular, como o mercado de tráfego local são mercados liberalizados, tendo os armadores liberdade de atuação, sujeitos ao cumprimento da legislação aplicável.
- Diferentes armadores terão, naturalmente, diferentes estruturas de operação, diferentes frotas, diferentes condicionamentos, diferentes estratégias, diferentes políticas comerciais e diferentes políticas operacionais, pelo que os seus posicionamentos e atuações serão também, naturalmente, diferentes.
- Aproveitamos para enaltecer e agradecer os contributos de todos os participantes e das pessoas que partilharam as suas experiências, designadamente a todos os *stakeholders* envolvidos e, em particular, ao Comandante Octávio Moreira da Silva, ao Sr. António Cordeiro e ao Comandante José Catarino.
- Os autores fazem votos sinceros para que o presente estudo possa contribuir para a melhoria do transporte marítimo na Região Autónoma dos Açores.

Índice

1. Introdução
2. Enquadramento Legal
3. Caracterização da Situação Atual
4. Problemas e Desafios
5. Benchmarking
6. Cenários Analisados – Tráfego Local
7. Tempos de Rotação e Modelo de Transporte
8. Cenários Analisados – Cabotagem Insular
9. Cenário Adicional – Liberalização
10. Conclusões e Recomendações

11. Anexos

I. Disposiciones generales

MINISTERIO DE SANIDAD Y CONSUMO

11674 *REAL DECRETO 698/2007, de 1 de junio, por el que se modifica el Real Decreto 142/2002, de 1 de febrero, por el que se aprueba la lista positiva de aditivos distintos de colorantes y edulcorantes para su uso en la elaboración de productos alimenticios, así como sus condiciones de utilización.*

La Directiva 95/2/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 1995, relativa a los aditivos alimentarios distintos de los colorantes y edulcorantes, y sus sucesivas modificaciones, se incorporaron al ordenamiento jurídico español mediante varios reales decretos que, posteriormente, fueron refundidos en el Real Decreto 142/2002, de 1 de febrero, por el que se aprueba la lista positiva de aditivos distintos de colorantes y edulcorantes para su uso en la elaboración de productos alimenticios, así como sus condiciones de utilización, cuya última modificación se realizó por el Real Decreto 2196/2004, de 25 de noviembre.

Mediante este real decreto se recoge una petición del sector de turrones y mazapanes, razonable y justificada, que tiene por objeto un incremento en las dosis máximas permitidas de ácido sórbico y sorbatos, benzoatos y PHB para permitir que todos los turrones y mazapanes, incluidos aquellos con una actividad de agua superior a 0,65, se encuentren en consonancia con el nivel máximo permitido en la Directiva 95/2/CE para los productos de confitería, lo que conlleva la modificación del anexo III del Real Decreto 142/2002, de 1 de febrero.

En su tramitación han sido oídos los sectores afectados y ha emitido informe preceptivo la Comisión Interministerial para la Ordenación Alimentaria.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Sanidad y Consumo, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 1 de junio,

DISPONGO:

Artículo único. *Modificación del Real Decreto 142/2002, de 1 de febrero, por el que se aprueba la lista positiva de aditivos distintos de colorantes y edulcorantes para su uso en la elaboración de productos alimenticios, así como sus condiciones de utilización.*

La sección correspondiente a «turrones y mazapanes» del anexo III del Real Decreto 142/2002, de 1 de febrero, por el que se aprueba la lista positiva de aditivos

distintos de colorantes y edulcorantes para uso en la elaboración de productos alimenticios, así como sus condiciones de utilización, queda redactada del siguiente modo:

«Productos alimenticios»	Aditivos	Dosis máxima — mg/kg
<i>Turrones y mazapanes</i>		
Turrones y mazapanes	Sa + Ba + PHB	1500 (máx. 300 PHB)
	E-310 a E-312 E-320	200 (Galatos y BHA, solos o en combina- ción) expre- sados sobre la grasa»

Disposición final única. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 1 de junio de 2007.

JUAN CARLOS R.

La Ministra de Sanidad y Consumo,
ELENA SALGADO MÉNDEZ

COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS

11675 *LEY 12/2007, de 24 de abril, de Ordenación del Transporte Marítimo de Canarias.*

Sea notorio a todos los ciudadanos que el Parlamento de Canarias ha aprobado y yo, en nombre del Rey y de acuerdo con lo que establece el artículo 12.8 del Estatuto de Autonomía, promulgo y ordeno la publicación de la ley 12/2007, de 24 de abril, de Ordenación del Transporte Marítimo de Canarias.

PREÁMBULO

I

El transporte marítimo de pasajeros y mercancías constituye una pieza fundamental para asegurar la cohe-

sión económica y territorial de un territorio fragmentado y alejado del continente como el Archipiélago Canario. Para actuar sobre el mismo, la Comunidad Autónoma ostenta la competencia exclusiva para ordenar el transporte marítimo que se lleve a cabo exclusivamente entre puertos o puntos del litoral de Canarias (artículo 30.19 del Estatuto de Autonomía).

Ahora bien, la ordenación del transporte marítimo es materia incluida en el ámbito competencial de la Unión Europea; en particular, la prestación de servicios de transporte marítimo, tanto de pasajeros como de mercancías, resulta afectada por la libertad comunitaria de prestación de servicios, una de las cuatro libertades económicas básicas. En concreto, esta actividad se encuentra afectada por el Reglamento 4.056/86, del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, por el que se determinan las modalidades de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado de la CEE a los transportes marítimos (actuales, artículos 81 y 82 TUE), y, sobre todo en lo que se refiere a Canarias, por el Reglamento 3.577/92, del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo). Lo relevante es que estas normas afirman la libertad de las empresas para prestar servicios de transporte marítimo; libertad que sólo puede resultar limitada por razones de orden público, seguridad, salud pública o por causas imperiosas de interés general. La resolución de algunos conflictos en relación con estos reglamentos ha generado una consolidada doctrina del Tribunal de Justicia de la Unión Europea sobre esta libertad que completa este cuadro normativo; la más destacada, la Sentencia de 20 de febrero de 2001, en el asunto C-205/99, el denominado «caso Analir». En suma, este es el ordenamiento de referencia obligada para ejercer la competencia exclusiva sobre el transporte marítimo en las islas.

II

Con la referencia expuesta, la ley aborda la regulación de todos los servicios de transporte marítimo exclusivamente entre puertos y puntos del litoral canario que se realicen a cambio de una remuneración económica bajo una regla esencial: la libertad para prestar esos servicios. Esto explica que el ejercicio de esa actividad económica se someta a la carga de comunicar previamente a la Administración Pública competente el inicio de la actividad, con el fin de permitir a ésta conocer a quienes realizan esos transportes y, en su caso, a través de la documentación aportada, verificar el cumplimiento de los requisitos exigidos para su ejercicio; requisitos que tienen que ver con la seguridad, la capacidad y la regularidad de los servicios ofertados, de acuerdo con lo previsto en el artículo 1.1 del Reglamento (CEE) 3.577/1992. Se trata de un régimen de comunicación previa en el que el inicio de la actividad no precisa de resolución administrativa expresa. Este es el régimen general para todos los transportes marítimos en las islas.

III

Con todo, como se explica en la exposición de motivos del Reglamento 3.577/92, la liberalización del cabotaje marítimo puede resultar perniciosa para las comunicaciones de las islas con el continente y de las islas entre sí, cabotaje interinsular, pudiendo producirse situaciones de insuficiencia de los servicios que perjudiquen estos territorios. Es por ello que esa norma permite que, en aquellas líneas que se consideren esenciales para garantizar el transporte regular de pasajeros y mercancías, cuando la oferta del mercado sea insuficiente, las autoridades competentes puedan exigir como condición para su prestación el cumplimiento de determinadas obligaciones de

servicio público o, incluso, la suscripción de un contrato de obligación de servicio público. La necesidad de asegurar esas comunicaciones regulares esenciales es la razón de interés general que legitima la restricción de la libertad de prestación. Este es el fundamento jurídico del régimen diseñado para los servicios que atiendan necesidades básicas de transporte regular interinsular.

La ley faculta al Gobierno para determinar las líneas que se consideran indispensables para garantizar las necesidades básicas de transporte marítimo regular interinsular de pasajeros y mercancías, fijando las condiciones de continuidad, frecuencia, capacidad de prestación y, en su caso, de precio, que se consideran el mínimo necesario para ofrecer unos servicios suficientes. Por sí sola, esta declaración no cambia el régimen de libre prestación, ni impone obligaciones de clase alguna. Ahora bien, en el caso de que en condiciones de libre mercado, estas condiciones no se cumplan, previa constatación de la insuficiencia y con audiencia de los afectados, se podrá acordar el sometimiento de estos servicios a un régimen de autorización administrativa previa y reglada con imposición de obligaciones de servicio público, que consistirán en la exigencia de cumplimiento de aquellas condiciones mínimas de suficiencia. Y es que, como tiene dicho el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, el régimen de autorización previa es un medio para imponer obligaciones de servicio público. Queda abierta, en todo caso, la posibilidad de que el cumplimiento de las obligaciones de regularidad y frecuencia sea repartido entre todos los operadores autorizados. La exigencia de este título administrativo no confiere exclusividad en la prestación, y su mantenimiento será objeto de revisión periódica con el fin de comprobar la subsistencia o desaparición de las circunstancias que determinaron su aplicación.

Excepcionalmente, cuando en las condiciones señaladas tampoco se alcance la suficiencia de los servicios, de acuerdo con la normativa comunitaria, la ley prevé la convocatoria pública de un contrato de obligación de servicio público que, en síntesis, permite conceder una compensación económica que asegure la viabilidad de la prestación durante un período corto de tiempo, en el que, además, queda en suspenso el régimen de autorizaciones previas, prestándose el servicio en condiciones de exclusividad. Los condicionantes legales de este contrato: la concreción de las rutas afectadas, la obligación de su licitación pública de ámbito comunitario, la limitación temporal de su duración, como la posibilidad de conceder una compensación económica, se basan en la Comunicación de la Comisión de las Comunidades Europeas de interpretación del Reglamento 3.577/92, sobre la aplicación de la libre prestación de servicios en el cabotaje marítimo y, en particular, la contraprestación económica, en las reglas fijadas por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (la sentencia de 24 de julio de 2003, C-280/2000, caso «Altmark»).

A fin de dar cumplimiento a esta regulación, la ley delimita las potestades de control, inspección y sanción que precisa la Administración competente para garantizar el cumplimiento de las normas que ordenan los transportes marítimos en Canarias.

IV

Innovación relevante es la regulación de los derechos y deberes de los pasajeros. A éstos se les dota y garantiza de un régimen similar al que ya disfrutaban en el transporte aéreo, que, como es bien sabido, da cumplida satisfacción a las necesidades de desplazamiento dentro de un archipiélago, como el de Canarias, con sus singularidades geográficas, demográficas y socioeconómicas.

V

Por otra parte, la comunicación entre las islas no es la única razón de interés público que debe ser considerada en la ordenación del transporte marítimo interinsular. Tan importante como la garantía de conexión regular entre las islas es la protección del ecosistema marino interinsular, de la fauna, la flora y la propia calidad de las aguas que rodean el archipiélago, mucho más cuando, como es bien sabido, las islas son un lugar con un alto riesgo de contaminación por hidrocarburos y sustancias peligrosas. Pues bien, una norma que pretende ordenar el transporte marítimo interinsular no puede dejar de lado esta realidad. Por este motivo, esta ley declara que la libertad de prestación de servicios de transporte marítimo también puede ser limitada mediante la imposición de cargas, limitaciones e, incluso, prohibiciones, cuando sea necesario para proteger aquellos valores y, en particular, a partir del reconocimiento de las aguas canarias como zona marítima especialmente sensible. Se trata sólo de una previsión general, pero parece suficiente para, llegado el caso, dar respuesta a las necesidades de protección medioambiental del espacio marítimo por el que se desenvuelve el transporte marítimo interinsular.

Por último, cabe señalar que en el proceso de elaboración de la presente norma han tenido participación activa distintos organismos públicos y entidades tanto públicas como privadas.

TÍTULO I

Disposiciones generales

CAPÍTULO ÚNICO

Ámbito de aplicación

Artículo 1. *Objeto.*

Es objeto de la presente ley regular el transporte que se desarrolle por mar exclusivamente entre puertos o puntos del litoral de Canarias.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

1. La presente ley se aplica a la actividad de transporte marítimo de pasajeros y mercancías en embarcaciones debidamente registradas a cambio de una remuneración, con independencia de la finalidad que tenga y del carácter directo o indirecto de la contraprestación económica, así como al arrendamiento de embarcaciones de recreo, con o sin tripulación, motos acuáticas y cualquier otro artefacto acuático.

2. Queda fuera de su ámbito el transporte con fines de recreo sin recibir contraprestación económica.

Artículo 3. *Definiciones.*

A los efectos de la presente ley se entiende por:

1. Armador comunitario: aquella empresa o entidad empresarial que cumpla los requisitos establecidos por el Reglamento 3.577/1992, del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros, o norma que lo sustituya.

2. Cabotaje interinsular: el transporte de pasajeros o mercancías realizado entre puertos o puntos del litoral de Canarias.

3. Empresa naviera: aquella que lo sea de conformidad con la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos

del Estado y de la Marina Mercante, y, en su caso, las disposiciones que la modifiquen o reemplacen.

4. Línea de transporte marítimo: los trayectos que conforman los servicios regulares. Su denominación incluirá el puerto de origen y el de destino, así como los puertos de escala intermedios.

5. Modificación de la línea de transporte marítimo: aquella situación que consista en modificar los horarios, fechas y frecuencias de los viajes establecidos; el cambio de buque y añadir o suprimir puertos intermedios de escala de la línea en las condiciones que se establezcan reglamentariamente. Las alteraciones que afecten a los puertos de origen o de destino se consideran líneas de nueva creación.

6. Obligaciones de servicio público: las obligaciones o cargas relativas al transporte que el naviero no asumiría o no lo haría en la misma medida ni en las mismas condiciones si considerara su propio interés comercial.

7. Puerto base de un buque: el puerto del litoral canario elegido por el armador desde el que desarrolla normalmente sus actividades de transporte, incluyendo el ofrecimiento de sus servicios, o bien, aquél que constituye su lugar de atraque más de seis meses al año.

Artículo 4. *Competencia.*

1. La regulación, ordenación y planificación del transporte marítimo y de las actividades relacionadas con el mismo es competencia del Gobierno de Canarias, que la ejercerá de acuerdo con lo previsto en esta ley.

2. La gestión, inspección, control y régimen sancionador del transporte marítimo y de las actividades relacionadas con el mismo corresponde a la consejería de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias competente por razón de la materia, en los términos que se establecen en la presente ley.

TÍTULO II

Régimen de prestación de los servicios de transporte marítimo

CAPÍTULO I

Régimen general de prestación de los transportes marítimos

SECCIÓN 1.^a PRINCIPIOSArtículo 5. *Libertad de prestación.*

1. El cabotaje interinsular se rige por la libre prestación de servicios, sin perjuicio de aquellas líneas que, en orden a garantizar la suficiencia de servicios de transporte regular entre las islas, puedan quedar sujetas a obligaciones de servicio público en los términos establecidos por esta ley.

2. Igualmente, la libre prestación de servicios marítimos podrá ser modulada con las medidas que sean necesarias para contribuir a asegurar la protección del ecosistema insular como una zona marítima especialmente sensible. Reglamentariamente, se regularán las medidas y las obligaciones que resulten necesarias dentro del ámbito de competencias de la Comunidad Autónoma.

Artículo 6. *Clases de servicios.*

1. Los servicios de transporte objeto de la presente ley, según su finalidad, se clasificarán en transportes de pasajeros y transportes de mercancías.

a) Transportes de pasajeros son los destinados principalmente al transporte de personas y, en su caso, sus equipajes, incluyendo los supuestos en que se incorpora en el contrato de pasaje el transporte de vehículos de uso particular, mediante buques registrados para tal fin. Se entiende que están comprendidos dentro de esta modalidad, entre otras actividades, los cruceros turísticos, el desplazamiento a parajes para realizar prácticas deportivas, así como, en general, cualquier actividad comercial que suponga el traslado de personas en embarcaciones.

b) Transportes de mercancías son los destinados principalmente al transporte de bienes de cualquier tipo mediante embarcaciones registradas para esta actividad, sin perjuicio de que también puedan trasladar personas cuando estén autorizadas para ello.

c) Transportes mixtos son los destinados al desplazamiento conjunto de personas y mercancías realizados en embarcaciones registradas para esta actividad que realicen el transporte con la debida separación.

2. Los transportes objeto de la presente ley, de acuerdo a las condiciones de prestación, se clasificarán en líneas regulares y líneas no regulares u ocasionales.

a) Las líneas regulares son las que están sujetas a itinerarios, frecuencias de escalas, tarifas y demás condiciones de transporte previamente establecidas y que se prestan con periodicidad determinada.

A estos efectos, tendrán la consideración de líneas regulares aquellas que, sin denominarse de tal modo, se oferten de forma general a los posibles usuarios y se presten en condiciones de regularidad, publicidad y contratación asimilables a los servicios regulares.

b) Las líneas no regulares u ocasionales son todas las que no puedan considerarse como regulares.

Artículo 7. *Buques.*

1. Las actividades de transporte a las que se refiere la presente ley, con finalidad mercantil, quedan reservadas a buques abanderados en cualquiera de los Estados miembros de la Unión Europea o perteneciente al Espacio Económico Europeo.

2. Excepcionalmente y según el procedimiento que se establezca reglamentariamente, cuando no existan buques que reúnan el requisito de nacionalidad del anterior apartado, las empresas navieras podrán ser autorizadas, mediante resolución motivada, por la consejería competente de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias para contratar y emplear buques mercantes no comunitarios, siempre que estos y su tripulación cumplan con los requisitos para ejercer la actividad previstos en la presente ley.

SECCIÓN 2.^a RÉGIMEN DE COMUNICACIÓN PREVIA

Artículo 8. *Comunicación previa.*

1. Los interesados en realizar cualquiera de las actividades de transporte a que se refiere el artículo 2.1 de esta ley deberán, con una antelación mínima de quince días al inicio de la actividad, notificarlo fehacientemente a la consejería competente de la Administración Pública autonómica, acreditando el cumplimiento de los requisitos legales preceptivos para ejercer la actividad.

2. En la comunicación previa deberá determinarse la clase de servicio que se pretende prestar, indicando la zona o zonas donde se prevea realizar el transporte, los puntos de partida y llegada y la previsión de escalas. Además, cuando se pretenda prestar servicios de línea regular de cabotaje marítimo, también se deberá indicar el itinerario o itinerarios que se van a realizar, los puntos de partida y llegada, los lugares donde se realizarán las esca-

las y el puerto base y, en su caso, el tipo de pasaje en relación con la clase de transporte que se realice, si es de pasajeros, de mercancías o mixto.

3. Los navieros deberán realizar ante el órgano competente de la Comunidad Autónoma cada cuatro años, contados desde la notificación inicial, su intención de continuar la actividad, acompañada de una declaración responsable del mantenimiento de las condiciones exigidas para su ejercicio.

4. La cesación en la prestación del servicio regular deberá ser comunicada con quince días de antelación al órgano autonómico competente.

5. La comunicación de inicio de actividades lo es sin perjuicio de la obtención de las autorizaciones, licencias, permisos o concesiones que sean precisas de acuerdo con la legislación vigente, en particular las que afectan a la seguridad de las embarcaciones y a la tripulación.

Artículo 9. *Requisitos para ejercer la actividad.*

1. Quienes pretendan realizar servicios de transporte marítimo en las islas deberán cumplir, de conformidad con la normativa vigente que le sea de aplicación, los siguientes requisitos:

a) Tener la condición de empresa naviera española o de armador comunitario.

b) Acreditar que la embarcación o embarcaciones que se destinan al transporte cumplen los requisitos exigidos por la normativa vigente para poder navegar y los requerimientos técnicos y de seguridad en función de las características del transporte a realizar.

c) Disponer de los seguros de responsabilidad civil por daños a terceros con ocasión del transporte exigidos por la legislación mercantil vigente.

d) Cualquier otro requisito referente al buque, a su tripulación o a la actividad de transporte que se pretende desarrollar que sea legalmente exigible.

e) Estar inscritos en el Registro de Empresas Navieras, regulado en la Ley 27/1992, modificada, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, o norma que la modifique.

2. La prestación de servicios de línea regular de cabotaje marítimo requiere acreditar, de conformidad con la normativa vigente que le sea de aplicación, además de los señalados en el anterior apartado, el cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) Contar con documento fehaciente que acredite el título de propiedad, arrendamiento o fletamento por tiempo que asegure la disponibilidad sobre el conjunto unitario de los buques que sean destinados a la línea.

b) Cumplir los requisitos de nacionalidad, edad, seguridad y navegabilidad previstos por las normas vigentes para los buques empleados en la línea.

c) Prestar servicios cuyo período operativo no sea inferior al año natural, cuando su itinerario afecte a una línea regular ya existente.

d) Comunicar los cuadros de precios previstos.

A estos efectos, se entenderá que una línea afecta a otra cuando los itinerarios de ambas contengan dos puertos coincidentes o bien dos puertos situados en la misma isla.

3. La acreditación de los requisitos para ejercer la actividad podrán realizarse también mediante las oportunas certificaciones de las administraciones o empresas competentes.

Artículo 10. *Incumplimiento de los requisitos.*

En el caso de que la Administración competente en materia de transporte marítimo constate que la comuni-

cación previa no incorpora todos o alguno de los documentos que acrediten el cumplimiento de los requisitos establecidos en el anterior artículo y hubiera transcurrido el plazo legal de subsanación otorgado al efecto, dictará resolución motivada ordenando la inmediata paralización del servicio o la prohibición de su inicio hasta tanto sea corregida la omisión, sin perjuicio de las sanciones administrativas a que hubiere lugar.

Artículo 11. *Registro Canario de Navieros.*

1. El Registro Canario de Navieros es un registro de carácter administrativo, de ámbito autonómico, de acceso público, cuya gestión corresponde a la consejería competente en materia de transportes marítimos.

2. El Registro Canario de Navieros tiene por objeto la inscripción de las personas que hayan realizado la comunicación previa de prestación de servicios de transporte marítimo, los servicios que presten, sus modificaciones y cuantos otros se determinen reglamentariamente.

3. La inscripción a que se refiere el anterior apartado lo es a efectos meramente informativos.

4. Las autorizaciones y los contratos de obligación de servicio público se inscribirán en este Registro de acuerdo con lo previsto en los artículos 18.8 y 19.6 de esta ley.

Artículo 12. *Obligaciones de información.*

1. Todas las empresas inscritas en el Registro Canario de Navieros quedan obligadas a suministrar la información sobre la actividad de transporte que realizan que le requiera la Administración competente en orden al adecuado ejercicio de sus competencias, en particular en cuanto a la garantía de las líneas regulares básicas para las comunicaciones entre las islas. Los requerimientos de información deben ser motivados y proporcionados al fin público perseguido.

2. En particular, los transportistas deberán remitir, semestralmente, a la Administración competente información sobre el buque o buques empleados, los viajes realizados, el número de pasajeros, la cantidad y clase de carga transportada, el porcentaje de ocupación de cada buque, los precios medios aplicados, las incidencias relacionadas con el medio marino, especialmente con la fauna marina, y aquellos otros datos que se precisen mediante reglamento.

3. La Administración competente garantizará la confidencialidad de la información suministrada por las empresas que pueda afectar al secreto comercial e industrial, y a las materias reguladas por la Ley Orgánica de Protección de Datos.

Artículo 13. *Modificación de los servicios prestados.*

1. La modificación de cualquiera de las condiciones de prestación de los servicios de transporte, con carácter general, debe ser comunicada a la Administración competente en la materia.

2. Los interesados no podrán hacer efectivas las modificaciones hasta que hayan transcurrido al menos 10 días desde la comunicación, salvo que, por razones de interés general, sean autorizadas de forma expresa antes de que ese plazo haya concluido.

3. En los casos de emergencia o fuerza mayor el armador podrá hacer efectivas las modificaciones que permitan garantizar la prestación de servicio en las mejores condiciones posibles hasta la normalización del mismo. Estas modificaciones serán comunicadas en el plazo de 24 horas a la Administración competente en la materia.

Artículo 14. *Cese de la actividad.*

1. Las siguientes causas determinarán la imposibilidad legal de continuar realizando la actividad de transporte marítimo:

- a) El cese de la actividad del transportista tras su notificación a la Administración competente.
- b) La extinción de la personalidad del transportista.
- c) Por sanción administrativa firme.
- d) Por falta de notificación preceptiva de la intención de seguir realizando la actividad y mantenimiento de las condiciones.

2. Cuando el cese de la actividad se produzca a instancia de la Administración Pública competente, se acordará mediante resolución, tras la tramitación del procedimiento en el que se dé audiencia al transportista afectado.

SECCIÓN 3.^a CONSEJOS DE USUARIOS

Artículo 15. *Consejos de usuarios.*

1. Los usuarios de los servicios de líneas regulares podrán agruparse en consejos de usuarios con objeto de defender sus intereses, especialmente, en cuanto a precios, calidad y regularidad de los servicios, y ofrecer a sus miembros asesoramiento y consulta de fletes y servicios marítimos.

2. Reglamentariamente se desarrollará su constitución con carácter insular y regional, así como su régimen de funcionamiento y competencias.

CAPÍTULO II

Régimen especial de prestación de transportes marítimos regulares

SECCIÓN 1.^a NECESIDADES BÁSICAS DE CABOTAJE INTERINSULAR

Artículo 16. *Determinación de necesidades básicas.*

1. El Gobierno de Canarias determinará las líneas de transporte marítimo regular de pasajeros y mercancías que satisfagan las necesidades básicas de comunicación entre islas, fijando las condiciones de continuidad, frecuencia, capacidad y precio del servicio, que se consideren mínimo indispensable para garantizar una atención suficiente, con especial atención a los costes derivados de la doble insularidad.

2. Queda excluido de la anterior determinación:

- a) El transporte de viajeros con islas sin núcleo de población residente estable o islotes.
- b) Todos aquellos transportes que, aun desarrollándose en condiciones de regularidad, tengan una finalidad turística, recreativa o de ocio, educativa o de instrucción.

3. La determinación de las líneas que atienden necesidades básicas de transporte marítimo regular interinsular no supone por sí misma cambio alguno del régimen de libertad de prestación, como tampoco la imposición de obligaciones de servicio público en esos trayectos ni sobre los prestadores.

4. Con carácter excepcional y con independencia de lo dispuesto en los apartados anteriores, el Gobierno de Canarias podrá establecer obligaciones específicas singulares a las empresas navieras que realicen servicios de cabotaje interinsular a los que se refiere esta ley, estrictamente por motivos de protección medioambiental, salvamento marítimo, u otras causas graves de utilidad pública o interés social que sean competencia de la Comunidad Autónoma. Esta exigencia podrá dar lugar a compensa-

ciones económicas por los costes adicionales especiales en que hubieran incurrido.

SECCIÓN 2.^a OBLIGACIONES DE SERVICIO PÚBLICO Y AUTORIZACIÓN PREVIA

Artículo 17. *Obligaciones de servicio público.*

1. Mediante reglamento se concretarán las obligaciones de servicio público a que pueden someterse las líneas de transporte regular interinsular, que atiendan necesidades básicas de comunicación, que el mercado o las navieras no asumirían o no lo harían en la misma medida ni en las mismas condiciones, si consideraran su propio interés comercial. Dichas obligaciones se limitarán a requisitos de regularidad, continuidad, frecuencia, puertos a los que se deba prestar el servicio, capacidad de prestación, política tarifaria y tripulación. Los requisitos de regularidad y tarifas podrán venir motivados por la coordinación con otros modos de transporte.

2. La imposición de obligaciones de servicio público habrá de hacerse de un modo objetivo, transparente, no discriminatorio y conocido de antemano por los interesados con el fin de garantizar que el servicio se preste en condiciones de libre y leal competencia, y teniendo presente, en todo caso, la realidad socioeconómica afectada por la misma, todo ello en orden a lograr unos servicios de transporte eficientes y que obtengan el óptimo social conjugando las calidades de las naves y de explotación con la limitación de mantener unas tarifas razonables.

3. El cumplimiento de los requisitos de regularidad y frecuencia impuestos sobre una ruta determinada podrá ser cumplido de modo colectivo y no individualmente, a instancia de los transportistas marítimos autorizados y previa aprobación por la Administración competente, de acuerdo con la normativa comunitaria aplicable.

4. El régimen de autorización previa con imposición de obligaciones de servicio público será revisado periódicamente, y, como mínimo, cada tres años, con el fin de verificar si subsisten las condiciones de insuficiencia que justificaron su establecimiento o si, por el contrario, procede volver al régimen de libre prestación con comunicación previa.

Artículo 18. *Régimen de autorización previa.*

1. Las necesidades básicas de comunicación de transporte marítimo regular interinsular, que pudieran no ser asumidas o no en la misma medida por el mercado y las navieras, si consideraran exclusivamente su interés comercial, legitiman el sometimiento de su prestación a un régimen de autorización previa, imponiendo aquellas condiciones mínimas como obligaciones de servicio público, con el fin de garantizar la suficiencia del transporte regular en relación con aquellas necesidades básicas.

La estimación de la insuficiencia del mercado se realizará mediante análisis conjunto y adicional de las prestaciones que los distintos prestadores estarían dispuestos a realizar. El sometimiento a autorización se decidirá previa audiencia de los interesados, incluidos los consejos de usuarios de las islas afectadas y, una vez adoptada, se publicará en el Boletín Oficial de Canarias, sin perjuicio de las notificaciones individuales que procedan. La eficacia del régimen de autorización previa podrá demorarse el tiempo necesario para permitir a los interesados formular la solicitud de autorización previa sin afectar a la continuidad de los servicios que vinieran prestándose.

2. La estimación de la suficiencia de la oferta, el establecimiento del régimen de autorización previa y, en su caso, la tramitación y otorgamiento de este título administrativo corresponde a la consejería de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias

competente en materia de transporte marítimo, de acuerdo con esta ley.

3. Para obtener la autorización, el transportista deberá acreditar los requisitos generales de prestación del artículo 9 de la presente ley, el cumplimiento de las condiciones que, como obligaciones de servicio público, sean fijadas reglamentariamente y, además, los siguientes requisitos particulares:

a) Aportar un programa detallado de los servicios a prestar.

b) Cumplir los requisitos de solvencia económica que se fijen reglamentariamente, en particular, constituir la garantía económica que se establezca para el cumplimiento de las obligaciones asumidas.

c) No tener deuda alguna con la Comunidad Autónoma de Canarias y estar al corriente del pago de las obligaciones tributarias y con la Seguridad Social. Igualmente, en caso de arrendamiento o fletamento por tiempo, acreditar que la empresa propietaria o fletante está al corriente del pago de sus obligaciones fiscales y con la Seguridad Social.

d) Cualquier otro requisito que sea necesario para asegurar la suficiencia de los servicios de transporte marítimo a realizar.

4. La autorización previa recogerá las obligaciones de servicio público de las delimitadas reglamentariamente que deben ser cumplidas en la realización del servicio de transporte a que se refiera. El incumplimiento de estas obligaciones es causa de revocación de la autorización.

5. Reglamentariamente se regulará el procedimiento de otorgamiento y revocación de este título administrativo y, en su caso, los informes que sean preceptivos.

6. El plazo máximo en el que debe notificarse la resolución expresa será de seis meses, entendiéndose estimada en caso de que transcurra ese plazo sin resolver. Formulada la solicitud, el órgano competente podrá conceder una autorización provisional para la prestación del servicio cuando sea necesario para asegurar la continuidad y regularidad de la línea marítima.

7. La autorización previa no otorga exclusividad en la línea de transporte a que afecte.

8. Las autorizaciones previas serán inscritas en el Registro Canario de Navieros.

9. Los titulares de autorizaciones administrativas deben cumplir con las obligaciones de información contempladas en el artículo 12 de la presente ley. Igualmente, tienen la obligación de reajustar la cuantía de la garantía económica cuando se reduzca por aplicación a alguno de sus fines legales, en los plazos y condiciones que se fijen por reglamento. Asimismo, tienen el deber de colaborar con las autoridades en el ejercicio de sus funciones de acuerdo con lo dispuesto en esta ley.

10. Las autorizaciones previas son transmisibles a terceros operadores que cumplan los mismos requisitos exigidos para obtenerlas, previa autorización de la Administración competente, sin que este traspaso determine la extinción de las obligaciones y responsabilidades personales en que hubiera incurrido el transmitente.

11. La renuncia a la autorización deberá ser comunicada a la Administración competente con tres meses de antelación a la interrupción del servicio, sin que, en ningún caso, sea admisible mientras no haya transcurrido un año desde su concesión.

SECCIÓN 3.^a CONTRATOS DE OBLIGACIÓN DE SERVICIO PÚBLICO

Artículo 19. *Contratos de obligación de servicio público.*

1. Como excepción al régimen de autorización administrativa, la consejería de la Administración Pública de la

Comunidad Autónoma de Canarias con competencias en materia de transporte marítimo podrá someter a contratación de obligación de servicio público aquellas líneas que atiendan necesidades básicas de transporte marítimo regular interinsular que no sean servidas por ninguna empresa en aplicación del régimen previsto en dichos artículos.

2. Dichos contratos se celebrarán de acuerdo con los principios de concurrencia y publicidad y serán adjudicados por concurso público en la forma prevista en la legislación vigente en materia de contratación de las Administraciones Públicas, pudiendo acudir al procedimiento negociado en los supuestos contemplados en dicha normativa para los contratos de gestión de servicios públicos. Con carácter general, la licitación será objeto de publicidad comunitaria.

3. Los contratos de obligación de servicio público podrán comprender, entre otros, los siguientes servicios:

- a) servicios de transporte que cumplan normas sobre continuidad, regularidad, capacidad y calidad;
- b) servicios de transporte complementarios;
- c) servicios de transporte a precios y condiciones específicas, en especial para determinadas categorías de viajeros o para determinadas conexiones;
- d) adaptaciones de los servicios prestados a las necesidades reales.

4. Los contratos de obligación de servicio público podrán incorporar una compensación económica, no tendrán una duración superior a seis años, incluidas las prórrogas, y sólo podrá adjudicarse uno por cada línea declarada de interés público. La adjudicación de estos contratos determinará la suspensión del régimen de autorización previa hasta su extinción. No obstante, la vigencia del contrato no impedirá la prestación de servicios de transporte por otras empresas en tramos parcialmente coincidentes con el recorrido del servicio de transporte objeto del contrato.

5. En particular, en cuanto a la compensación económica que pudiera acompañar al contrato de obligación de servicio público, los parámetros para su concesión deben ser fijados con anterioridad a la convocatoria pública, y su cuantía no puede superar el nivel necesario para cubrir total o parcialmente los gastos ocasionados por la ejecución de las obligaciones de servicio público, teniendo en cuenta los ingresos, los gastos y un beneficio razonable por la ejecución de esas obligaciones, de acuerdo con el ordenamiento comunitario.

6. Los transportistas que resulten adjudicatarios de estos contratos tendrán las mismas obligaciones que las impuestas sobre los titulares de autorizaciones administrativas, en particular las de información y colaboración con la Administración competente. Igualmente, los contratos de obligación de servicio público serán inscritos en el Registro Canario de Navieros.

7. Estos contratos tendrán naturaleza administrativa especial, rigiéndose por la normativa comunitaria, la presente ley, las normas que la desarrollen y por la legislación de contratos de las Administraciones Públicas.

CAPÍTULO III

Régimen particular de los transportes marítimos con finalidad turística, recreativa, educativa o similar

Artículo 20. Exigencia de comunicación previa.

1. El transporte marítimo de pasajeros de carácter turístico, recreativo o de ocio, educativo o de instrucción es aquél que se presta conjuntamente, de acuerdo con la normativa vigente en materia turística, con servicios com-

plementarios de la naturaleza señalada, a los que sirve de soporte, a cambio de una contraprestación económica, con independencia de si lo es con reiteración o no de itinerario, calendario y horario, y de la modalidad de contratación.

2. El transporte marítimo de pasajeros a que se refiere este precepto queda sometido al régimen de comunicación previa a que se refiere este capítulo.

3. Los transportes regulados en este capítulo deben realizarse en condiciones diferenciadas en relación con los transportes regulares que resulten, total o parcialmente, coincidentes con el itinerario.

4. Mediante reglamento se establecerán las distintas modalidades de prestación de estos transportes, las particularidades del régimen de comunicación previa, en particular la simplificación de sus requisitos en atención a la clase de transporte a realizar, y la necesaria coordinación entre las Administraciones y departamentos que por razón de materia turística, educativa, medioambiental o de pesca puedan resultar afectados.

5. La comunicación a efectos de la realización del transporte marítimo a que se refiere este capítulo lo será sin perjuicio de la previa obtención de cuantas autorizaciones, licencias o permisos sean necesarias para realizar la actividad turística, recreativa, de ocio, de enseñanza o de instrucción, que se pretenda desarrollar.

6. La modificación de cualquiera de las condiciones de prestación de los servicios deberá ser comunicada a la Administración competente correspondiente con una antelación de diez días a su efectividad, para su conocimiento y, en su caso, control, de conformidad con lo que se establezca reglamentariamente.

7. La actividad de observación de cetáceos será objeto de una regulación específica.

Artículo 21. Alquiler de embarcaciones.

1. El ejercicio de las actividades de arrendamiento de embarcaciones de recreo, con o sin tripulación; motos o artefactos acuáticos con capacidad motora está sometido a comunicación previa.

2. Reglamentariamente se establecerán los requisitos y exigencias técnicos y administrativos de aplicación.

Artículo 22. Requisitos particulares.

1. La comunicación previa regulada en el presente capítulo se condiciona al cumplimiento de los requisitos establecidos en el Capítulo I del Título II de esta ley, si bien, reglamentariamente, el Gobierno podrá adaptar aquellas exigencias a las características de cada uno de estos transportes, en particular aquellos que sean no regulares.

2. Además de los anteriores requisitos, las empresas dedicadas al alquiler de embarcaciones sin patrón deberán garantizar, de acuerdo con las previsiones que se establezcan reglamentariamente, la formación adecuada de los usuarios de sus servicios. A tales efectos, las empresas deben solicitar a la Administración competente la oportuna autorización para poder entregar a los usuarios la correspondiente tarjeta de recreo.

CAPÍTULO IV

Derechos y deberes de los pasajeros

Artículo 23. Definición.

Son pasajeros las personas físicas que demanden o utilicen cualquier clase de servicios de transporte marítimo, de pasajeros o mixtos, sean regulares u ocasionales, y cualquiera que sea la modalidad de contratación.

Artículo 24. Derechos.

1. Los pasajeros tienen los siguientes derechos:
 - a) Disponer de unos servicios de transporte marítimo seguros, asequibles, y de calidad.
 - b) Recibir en todo momento información completa y detallada sobre los servicios ofertados por las empresas navieras y sus condiciones de prestación, incluyendo precios, trayectos, horarios, buques a utilizar y tiempo estimado.
 - c) Disponer de unos servicios accesibles y adaptados a las necesidades de las personas de movilidad reducida de acuerdo con la legislación aplicable y su normativa de desarrollo, recibiendo gratuitamente la debida asistencia.
 - d) Disponer de información detallada sobre las incidencias que puedan afectar a los servicios contratados, en particular, en caso de retraso sobre el horario previsto, suspensión o cancelación, y denegación de embarque, y sobre los derechos que les asisten en estas situaciones.
 - e) Ser atendidos, de manera gratuita, en los casos de retraso, suspensión o cancelación, y denegación de embarque, con comida y refrescos suficientes en función del tiempo de espera, y en los casos en que sea preciso pernoctar, alojamiento en un establecimiento hotelero, además de transporte entre el puerto y el lugar de alojamiento, salvo causa de fuerza mayor.
 - f) Obtener el reembolso del billete o, en su caso, acceder a un transporte alternativo, lo más rápido posible y de calidad análoga, en los supuestos de retraso de una hora, suspensión, cancelación o denegación de embarque, que hagan inútil para el pasajero el desplazamiento, salvo causa de fuerza mayor.
 - g) Recibir una compensación económica equivalente al precio del billete por cualquier retraso o similar superior a dos horas sobre el horario oficial de salida, salvo causa de fuerza mayor. Esta compensación lo será con independencia del resto de derechos.
 - h) Reclamar contra las navieras que presten los servicios en el caso de deficiencias apreciadas en dicha prestación.
 - i) Ser indemnizados de los daños materiales y, en su caso, personales y morales, que puedan sufrir con ocasión de la prestación del servicio de acuerdo con la legislación vigente.
 - j) Cualquier otro derecho que les otorguen las leyes y los reglamentos.

2. Los derechos descritos lo son sin menoscabo de los que adicionalmente les confiere la legislación de consumidores y usuarios.

3. Las reclamaciones que formulen los pasajeros de estos servicios se someten a lo establecido por la legislación de consumidores y usuarios, sin perjuicio de las especialidades que establezca el reglamento de desarrollo de la presente ley.

4. Los daños que pudieran sufrir los viajeros deberán estar cubiertos por un seguro en los términos que establezca la legislación específica sobre la materia.

Artículo 25. Deberes.

Los pasajeros tienen los siguientes deberes:

- a) Disponer de billete adecuado para el trayecto y condiciones de prestación que esté utilizando.
- b) Viajar en los lugares habilitados al efecto en cada buque.
- c) Atender las indicaciones de la tripulación sobre la correcta prestación del servicio y las condiciones de seguridad que deban ser observadas durante el mismo.

TÍTULO III**Las potestades administrativas de control y sanción****CAPÍTULO I****Seguimiento de los servicios de transporte****Artículo 26. Medidas de control.**

Las empresas que realicen los servicios de transporte marítimo regulados en esta ley deben someterse a los mecanismos de control que establezca la consejería de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias con competencias en materia de transporte, dirigidos a comprobar los servicios prestados, los precios aplicados, el número de usuarios y, en general, todos los datos que sean precisos para el ejercicio eficaz de las competencias de planificación y ordenación del transporte marítimo o por motivos estadísticos.

Artículo 27. Deberes referidos a los documentos de control.

1. El libro de reclamaciones, la certificación de inscripción en el Registro Canario de Navieros, las autorizaciones y contratos de obligación de servicio público, en su caso, y los documentos y elementos de control exigidos por la normativa de aplicación deberán llevarse a bordo de las embarcaciones en todo momento debidamente cumplimentados y deberán exhibirse a requerimiento de los funcionarios que realicen funciones de control o de inspección.

2. Los transportistas tienen la obligación de disponer en cada establecimiento de un libro oficial de reclamaciones a disposición de los usuarios. En particular, las empresas tienen la obligación de remitir a la Administración competente en materia de transportes copia de todas las reclamaciones en el plazo de los diez días siguientes a su formulación. Al reclamante se le notificará la resolución que se adopte como consecuencia de la reclamación.

3. Las características de las hojas de reclamación, el procedimiento de tramitación de las reclamaciones, y cuantos otros aspectos sean precisos, se regularán por lo dispuesto en la normativa vigente de la Comunidad Autónoma de Canarias en materia de consumidores y usuarios.

CAPÍTULO II**Inspección de los servicios de transporte marítimo****Artículo 28. Órganos de inspección.**

1. La potestad de inspección y vigilancia de los servicios de transporte se atribuye a los servicios de inspección de la consejería de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias con competencias en materia de transporte, sin perjuicio de las competencias de otras administraciones públicas en materia de inspección.

2. Los hechos constatados por los inspectores, en su condición de autoridad, que se formalicen en documento público observando los requisitos legales pertinentes, tendrán valor probatorio, sin perjuicio de las pruebas que en defensa de los respectivos derechos e intereses puedan señalar o aportar los propios interesados.

3. Los inspectores pueden solicitar, para un eficaz cumplimiento de su función, el apoyo necesario de las distintas fuerzas de seguridad.

Artículo 29. *Ejercicio de la función inspectora.*

1. La función inspectora se ejerce de oficio bien por propia iniciativa, o como consecuencia de orden superior, de petición razonada de otros órganos, o de denuncia.

2. Las empresas inspeccionadas y los capitanes o patrones de los barcos deben facilitar al personal de los servicios de inspección toda la documentación que requieran en el marco de esta ley, así como permitirles el acceso a las embarcaciones destinadas a los servicios de transporte, siempre que resulte necesario para verificar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en la presente ley.

3. Las actas levantadas por los servicios de inspección deben reflejar con claridad las circunstancias de los hechos o actividades que pueden ser constitutivos de infracción; los datos personales de la empresa naviera, del presunto infractor o infractora, y de la persona inspeccionada; así como las disposiciones que se consideran infringidas.

CAPÍTULO III

Infracciones y sanciones

Artículo 30. *Infracciones.*

Las infracciones reguladas en la presente ley se clasificarán en muy graves, graves y leves.

Artículo 31. *Infracciones muy graves.*

Son infracciones muy graves:

1. Realizar los servicios de transporte marítimo regular sin autorización administrativa previa cuando sea exigible.

2. La negativa u obstrucción a la actuación de los servicios de inspección que impida el ejercicio de las funciones que legal o reglamentariamente tengan estas atribuidas.

3. El incumplimiento de las normas que reservan a buques mercantes de bandera de cualquiera de los Estados miembros de la Unión Europea la realización de transporte marítimo de acuerdo con lo previsto en esta ley.

4. El incumplimiento de las normas que reservan a empresas de nacionalidad de cualquiera de los Estados miembros de la Unión Europea la realización de transporte marítimo.

5. Prestar servicios de transporte o de alquiler de embarcaciones en condiciones que pongan en riesgo la seguridad de las personas.

6. Prestar cualquier transporte de pasajeros o de mercancías en número o peso superiores al permitido.

7. Modificar las características técnicas y de seguridad de la embarcación acreditadas por la Administración competente en materia de seguridad en el transporte y de la vida humana en el mar, y en materia de inspección técnica y operativa de embarcaciones, tripulaciones y mercancías, sin la preceptiva autorización por parte de las autoridades competentes.

8. La comisión de alguna de las infracciones tipificadas como graves cuando el imputado hubiese sido sancionado mediante resolución firme en vía administrativa por la comisión de dos o más infracciones graves o muy graves en los tres años anteriores.

Artículo 32. *Infracciones graves.*

Son infracciones graves:

1. La realización de transporte marítimo sin haber realizado la comunicación previa.

2. Incumplir las condiciones propias de las líneas de transporte regular por:

- a) Modificar las condiciones de regularidad.
- b) No iniciar la prestación en el plazo fijado.
- c) No comunicar en plazo el cese de la actividad.

3. El incumplimiento de las condiciones de prestación de los transportes, salvo que deba calificarse de muy grave por afectar a la seguridad de las personas al conllevar peligro grave o directo, o cuando ocasione daños al medio ambiente.

4. El incumplimiento del deber de información, hacerlo de modo incorrecto o insuficiente, o falsear los datos.

5. No contratar los seguros obligatorios a los que se refiere esta ley, salvo que la referida ausencia de contratación se encuentre tipificada como falta o delito en el ordenamiento jurídico penal, así como no estar al corriente del pago de los mismos.

6. Suscribir los seguros obligatorios con cobertura o importe insuficiente.

7. No completar la garantía económica a que se refiere el artículo 18.3.b) cuando haya resultado minorada o agotada por aplicación a cualquiera de sus finalidades, incluido el pago de multas.

8. La no remisión de las reclamaciones formuladas por los usuarios, lo que incluye su envío tras requerimiento administrativo.

9. La comisión de alguna de las infracciones tipificadas como leves cuando el imputado hubiese sido sancionado mediante resolución firme en vía administrativa por la comisión de dos o más infracciones leves o graves en los tres años anteriores.

Artículo 33. *Infracciones leves.*

Son infracciones leves:

1. Las irregularidades cometidas en la prestación de los servicios que afecten a las frecuencias y horarios y no sean calificadas como graves.

2. El trato descortés dispensado a los usuarios.

3. No mantener las embarcaciones en las condiciones necesarias de limpieza y conservación para garantizar la correcta prestación del servicio de transporte.

4. No actualizar los datos contenidos en la autorización administrativa o los que acompañaron la comunicación previa.

5. La demora en la remisión de las reclamaciones formuladas por los usuarios.

6. No respetar los derechos de los pasajeros, con independencia de las compensaciones a que aquellos tengan derecho de acuerdo con lo previsto en esta Ley.

Artículo 34. *Responsabilidad por infracciones.*

1. Sólo podrán ser sancionados por las acciones u omisiones tipificadas en esta ley, las personas físicas o jurídicas que resulten ser responsables de las mismas, aun a título de simple inobservancia.

2. Cuando el cumplimiento de las obligaciones previstas en esta ley corresponda a varias personas conjuntamente, responderán de forma solidaria de las infracciones que, en su caso, se cometan y de las sanciones que se impongan.

3. Cuando una infracción se impute a una persona jurídica, las personas físicas integrantes de sus órganos

rectores o de dirección que hubiesen autorizado o consentido la realización de la conducta infractora serán responsables solidarios con aquélla.

Artículo 35. *Prescripción de las infracciones.*

1. El plazo de prescripción de las infracciones será de un año para las leves, dos años para las graves y tres años para las muy graves.

2. El plazo de prescripción de las infracciones comenzará a computarse desde que las mismas sean cometidas. En las infracciones continuadas dicho plazo se computará desde que la Administración tuvo conocimiento de su comisión.

3. El plazo de prescripción se interrumpirá con la iniciación, con conocimiento del interesado, del procedimiento sancionador, reanudándose su cómputo cuando el procedimiento sancionador sufra una paralización superior a un mes por causa no imputable al presunto infractor.

Artículo 36. *Sanciones.*

1. Por la comisión de las infracciones tipificadas en la presente ley podrán imponerse las sanciones siguientes:

- a) Apercibimiento.
- b) Multa.
- c) El cese de la actividad.
- d) Caducidad de la autorización.
- e) Inhabilitación para el transporte marítimo.
- f) La resolución del contrato de obligación de servicio público.

2. Procede imponer la sanción de apercibimiento en los supuestos de infracciones leves cuando, no existiendo antecedentes infractores, no se estime conveniente la imposición de multa.

3. Las multas se impondrán en la siguiente escala:

- a) Infracciones leves, hasta 10.000 euros.
- b) Infracciones graves, desde 10.001 hasta 150.000 euros.
- c) Infracciones muy graves, desde 150.001 hasta 300.000 euros.

4. La cuantía de la multa fijada de conformidad con las reglas establecidas en los números anteriores podrá atemperarse mediante acuerdo del órgano competente para su imposición, y siempre que el infractor hubiera procedido a corregir la situación creada por la comisión de la infracción, previo requerimiento y en el plazo que reglamentariamente se determine. Dicha cuantía y la aplicación de las sanciones accesorias se graduarán de acuerdo a los siguientes criterios:

- a) Beneficio obtenido por la comisión de la infracción.
- b) Repercusión social de la infracción.
- c) Negligencia o intencionalidad.
- d) Daño causado, en su caso, o gravedad del estado de riesgo creado.
- e) Reincidencia, considerando los últimos tres años contados a partir del día siguiente al de la comisión de la infracción.
- f) Cualquier otra circunstancia que pueda incidir en el grado de responsabilidad, en un sentido atenuante o agravante.

Cuando la infracción afecte a una línea que atiende necesidades básicas de transporte regular o, en todo caso, al medio ambiente marino, la cuantía de la multa podrá incrementarse hasta el doble, en función de la gravedad de la infracción cometida.

5. La comisión de las infracciones previstas en los apartados 1, 5, 6 y 7 del artículo 32 de esta ley, además de la sanción de multa que corresponda, podrá implicar la suspensión de la actividad por un plazo no superior a un año.

6. A la vista de los criterios de graduación expresados en el número 4 del presente artículo, las acciones u omisiones que sean constitutivas de infracción muy grave a que se refieren los números 1, 3, 4, 5, 6 y 7 del artículo 31, con independencia de la multa que corresponda, podrán dar lugar al cese de la actividad, a la caducidad de la autorización correspondiente por un plazo máximo de tres años, incluso, excepcionalmente, cuando concurriesen tres o más circunstancias agravantes, a la inhabilitación para el ejercicio de la actividad por un plazo no superior a cinco años.

Artículo 37. *Prescripción de las sanciones.*

1. Las sanciones prescribirán:

- a) Las leves, al año.
- b) Las graves, a los dos años.
- c) Las muy graves, a los tres años.

2. El plazo de prescripción de las sanciones se computará desde el día siguiente a aquel en que hubiese alcanzado firmeza la resolución que la impone.

3. Dicho plazo se interrumpirá por la iniciación, con conocimiento del sancionado, del procedimiento de ejecución de la resolución sancionadora, reanudándose este plazo cuando el procedimiento se paralizase durante más de un mes por causa no imputable a aquél.

Artículo 38. *Medidas complementarias.*

En el caso de los contratos de obligación de servicio público, si el cumplimiento de la sanción de extinción del título produjese un trastorno grave a la continuidad del servicio, el órgano competente podrá ordenar que se mantengan los efectos del contrato, conforme a las mismas cláusulas, hasta que se adopten medidas urgentes que eviten el perjuicio.

CAPÍTULO IV

Procedimiento sancionador

Artículo 39. *Régimen jurídico.*

El procedimiento para imponer las sanciones fijadas en la presente ley debe ajustarse a lo establecido en las normas de procedimiento administrativo aplicables en la Comunidad Autónoma de Canarias.

Artículo 40. *Órgano competente.*

La competencia para ejercer la potestad sancionadora corresponde a la consejería de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias con competencias en materia de transporte marítimo, y se ejercerá por los órganos que la tengan atribuida reglamentariamente.

Artículo 41. *Medidas provisionales.*

1. Incoado el procedimiento sancionador, el órgano competente en la materia podrá adoptar, a propuesta del instructor y mediante resolución motivada, las medidas provisionales que sean necesarias para asegurar la eficacia de la resolución que pueda dictarse, para preservar los

intereses generales, o para evitar el mantenimiento de los efectos de la infracción.

2. El incumplimiento de las condiciones de prestación del servicio de transporte por causas imputables al titular determina, previa audiencia del mismo, la suspensión temporal de la actividad hasta el cumplimiento de los requisitos exigidos. En cualquier caso, la existencia de indicios fundados de comisión de las infracciones tipificadas en el artículo 31 de esta ley autorizan la inmovilización de la embarcación y la suspensión del servicio; en su caso, la Administración puede adoptar las medidas necesarias a fin y efecto de que los usuarios sufran las mínimas perturbaciones posibles.

3. La resolución a la que se hace referencia en el apartado 1 de este artículo debe fijar un plazo para que la persona interesada legitime su actuación o ajuste las condiciones de prestación del servicio de forma que no afecte a la seguridad de las personas.

Artículo 42. *Plazo máximo de resolución.*

El plazo máximo en que debe notificarse la resolución del procedimiento sancionador será de un año desde la fecha de su incoación. Transcurrido ese plazo sin que haya recaído resolución expresa, se acordará la caducidad del expediente.

Disposición adicional primera. *Medidas de salvaguardia.*

En los supuestos en los que la liberalización del transporte marítimo produzca perturbaciones graves en los tráficos a que se refiere esta ley, el Gobierno de Canarias, a través de los cauces precisos, podrá dirigirse a la Comisión Europea en solicitud de medidas de salvaguardia de acuerdo con lo previsto en la normativa comunitaria.

Disposición adicional segunda. *Bonificaciones a usuarios residentes.*

A los efectos de la percepción de las bonificaciones en los transportes de viajeros establecidas por razón de la residencia en Canarias, bastará con exhibir el Documento Nacional de Identidad o el documento equivalente.

Disposición transitoria primera. *Subsistencia de los contratos de obligación de servicio público.*

Los contratos de obligación de servicio público vigentes a la entrada en vigor de esta ley mantendrán su vigencia hasta su expiración.

Disposición transitoria segunda. *Conversión de autorizaciones preexistentes.*

1. A partir de la entrada en vigor de esta ley, las autorizaciones otorgadas con anterioridad, excepto para las

líneas declaradas de interés público, quedan convertidas en comunicaciones previas, inscribiéndose de oficio con tal carácter en el Registro Canario de Navieros.

2. La anterior conversión no exime a los transportistas de la obligación de acreditar el cumplimiento de los requisitos legales no exigidos por la normativa anterior. Transcurrido un año desde la entrada en vigor de esta ley sin que se cumpla con este deber de adaptación, previo requerimiento por parte de la Administración competente de la Comunidad Autónoma de Canarias, y transcurridos 15 días naturales sin que se proceda a esa acreditación, se producirá la suspensión de la actividad de transporte que vinieran realizando con las consecuencias previstas en esta ley para la actividad sin título.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas todas aquellas disposiciones de igual o inferior rango que se opongan a lo establecido en esta ley.

Disposición final primera. *Desarrollo reglamentario.*

1. El Gobierno de Canarias dictará las normas reglamentarias y disposiciones administrativas que requiera el desarrollo y aplicación de esta ley.

2. No obstante, en tanto se produce el desarrollo reglamentario a que se refiere el anterior apartado, continuará en vigor el Decreto 113/1998, de 23 de julio, por el que se establecen las obligaciones de servicio público a que se someten determinadas líneas regulares de cabotaje marítimo interinsular de la Comunidad Autónoma de Canarias, en cuanto sea compatible con lo dispuesto por esta ley.

Disposición final segunda. *Actualización de sanciones.*

Se autoriza al Gobierno para actualizar anualmente las sanciones previstas en la presente ley en la cuantía que resulte de la evolución del Índice de Precios al Consumo (IPC) o índice que lo sustituya.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

La presente ley entrará en vigor al mes de su publicación en el Boletín Oficial de Canarias.

Por lo tanto, mando a los ciudadanos y a las autoridades que la cumplan y la hagan cumplir.

Santa Cruz de Tenerife, 24 de abril de 2007.—El Presidente, Adán Martín Menis.

(Publicada en el Boletín Oficial de Canarias número 88, de 3 de mayo de 2007)

Disposición transitoria única. *Constitución de las Secciones y permanencia de vocales.*

Para la constitución de las Secciones por primera vez, se establece un periodo transitorio de un año durante el cual continuarán perteneciendo a las mismas los actuales miembros elegidos de acuerdo con la Orden del Ministerio de la Presidencia de 25 de marzo de 1999 por la que se crea la Comisión Española de Geodesia y Geofísica y se regula su composición y funcionamiento, modificada por Orden PRE/2830/2002, de 11 de noviembre. Igualmente y con el mismo carácter de transición y durante el mismo periodo de un año, a partir de la publicación de este real decreto, continuará en funcionamiento el Comité Ejecutivo actual.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo previsto en el presente real decreto, y, en particular, la Orden del Ministerio de la Presidencia de 25 de marzo de 1999 por la que se crea la Comisión Española de Geodesia y Geofísica y se regula su composición y funcionamiento, modificada por Orden PRE/2830/2002, de 11 de noviembre.

Disposición final primera. *Habilitación para el desarrollo normativo.*

Se habilita al titular del Ministerio de Fomento para que se aprueben cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo y el cumplimiento de lo establecido en este real decreto.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 29 de octubre de 2007.

JUAN CARLOS R.

La Ministra de Fomento,
MAGDALENA ÁLVAREZ ARZA

20272 REAL DECRETO 1516/2007, de 16 de noviembre, por el que se determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público.

Los artículos 7.4 y 81.2 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante vinculan las navegaciones de interés público con la finalidad de garantizar la suficiencia de los servicios de transporte regular para los territorios españoles no peninsulares.

De acuerdo con ello, y por la facultad prevista en la disposición final tercera de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, se atribuyen al Gobierno, en el ámbito de las competencias del Estado, la posibilidad de adoptar medidas tendentes a lograr dicho fin, cuales son las obligaciones de servicio público y los contratos de navegación de interés público.

Esta preocupación por el aseguramiento de los tráficos con los territorios españoles no peninsulares, viene a ser la concreción del artículo 138.1 de la Constitución, cuando señala que el Estado atenderá, en particular, a las circunstancias del hecho insular al garantizar la realización efectiva del principio de solidaridad consagrado en

el artículo 2 de nuestro texto fundamental. El citado artículo se halla también en íntima conexión con el 158.1 donde se hace referencia a la garantía de un nivel mínimo en la prestación de los servicios públicos fundamentales en todo el territorio español.

La regulación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, en esta materia es plenamente conforme con el Reglamento (CEE) 3577/1992 del Consejo de 7 de diciembre, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo), cuando en uno de sus considerandos permite la introducción de determinadas obligaciones a los navieros a fin de garantizar la suficiencia de servicios de transporte regular con territorios no peninsulares, siempre que no existan distinciones por motivos de nacionalidad o residencia.

Asimismo resulta perfectamente ajustada a la dicción del artículo 4 del citado Reglamento, en el que se prevé la posibilidad de que los Estados miembros celebren contratos de servicio público o impongan obligaciones de servicio público, de forma no discriminatoria, a las empresas navieras que efectúen servicios regulares con destino u origen en islas y entre islas, como condición para la prestación de servicios de cabotaje.

Ello concuerda con la exigencia del artículo 16 del Tratado de Roma, en virtud de la cual los servicios económicos de interés general –y estas navegaciones lo son sin duda alguna–, deben jugar un papel preponderante en la promoción de la cohesión social y territorial en el ámbito de la Unión Europea.

La Ley 62/2003, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, en su artículo 109, ha introducido una importante novedad en la regulación legal de esta materia, modificando los artículos 7.4 y 81.2 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, en los que ha suprimido el requisito de la autorización administrativa previa para las navegaciones de interés público. Con ello quedó automáticamente sin efecto la exigencia del artículo 4, segundo párrafo, del Real Decreto 1466/1997, de 19 de septiembre, por el que se determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público que sometía la prestación de servicios regulares en navegaciones de interés público al previo otorgamiento de autorización administrativa.

Ello se ha hecho a la vista de los pronunciamientos del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de fecha 20 de febrero de 2001, y de nuestro Tribunal Supremo, de fecha 16 de octubre de 2001, que, en aras de la máxima transparencia y objetividad, determinan que únicamente cuando quede acreditado que las fuerzas del mercado no ofrecen un servicio adecuado a los usuarios, deberán entrar en juego las obligaciones de servicio público, fijadas con criterios objetivos, proporcionados y no discriminatorios y previamente conocidas por los operadores marítimos.

En tales condiciones parece evidente que la autorización administrativa ha perdido su razón de ser, por lo que subsiste, únicamente, la facultad de la Administración Marítima de imponer obligaciones de servicio público cuando el mercado no ofrezca a los usuarios un servicio adecuado, pudiendo llegar a establecer los contratos de navegación de interés público en los términos que se indican más adelante.

Partiendo de tales premisas, este real decreto, cuya aplicación se circunscribe exclusivamente al transporte marítimo en el ámbito de las competencias de la Administración General del Estado, desarrolla las previsiones legales antes mencionadas, especificando cuáles son las navegaciones de interés público dentro del marco deter-

minado por las sentencias anteriormente citadas: ello ha supuesto circunscribir las navegaciones de interés público a aquellas líneas regulares no exclusivamente dedicadas al transporte de mercancías y cuya prestación en condiciones de continuidad, regularidad y frecuencia se ha considerado indispensable para garantizar las comunicaciones marítimas de los territorios españoles no peninsulares con la Península.

El transporte de mercancías se ha excluido de estas previsiones por considerarse que el mismo, debido a sus características peculiares, no está sometido a los vaivenes de la estacionalidad, sino que se significa por su arraigo y permanencia en el tiempo, al formar parte de un entramado general de actividades económicas estables y consolidadas.

También, se ha previsto la posibilidad de celebrar contratos de navegación de interés público para satisfacer de forma directa o inmediata una finalidad pública cuando la imposición de obligaciones de servicio público no asegure una oferta adecuada en cantidad y calidad.

Igualmente se introducen en dicha norma otras cuestiones conexas, si bien de capital importancia, tales como los requisitos generales de acceso al mercado, la determinación de la garantía a constituir, el procedimiento que deberá de seguirse para la realización de las navegaciones de interés público y la supervisión y control que habrá de ejercer la Administración Marítima.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Fomento, con la aprobación previa del Ministro de Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 16 de noviembre de 2007

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Régimen general

Artículo 1. *Objeto.*

Este real decreto tiene por objeto:

a) Establecer los mecanismos para la correcta aplicación del Reglamento (CEE) 3577/1992, del Consejo, de 7 de diciembre, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo).

b) Determinar las condiciones en que se han de prestar los servicios de línea regular de cabotaje marítimo insular, dentro de las competencias que en materia de transporte marítimo asigna a la Administración General del Estado el artículo 6.1.a), en relación con el artículo 86 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

c) Determinar y regular la prestación de las navegaciones que deben considerarse de interés público, en virtud de lo dispuesto en el artículo 81.2, en relación con el 7.4 y 6.1.h) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre.

Artículo 2. *Navegación de cabotaje.*

La navegación de cabotaje con finalidad mercantil, tal como se define en el artículo 7.2 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, queda reservada a buques mercantes españoles y de los restantes Estados miembros de la Unión Europea y del Espacio Económico Europeo, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 1.1 del Reglamento (CEE) 3577/92 del Consejo de 7 de diciembre.

Excepcionalmente, cuando no existan buques mercantes aptos y disponibles abanderados en los Estados mencionados en el párrafo anterior, las empresas navieras pertenecientes a dichos Estados, de conformidad con el artículo 81.1, segundo párrafo de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, podrán ser autorizadas por la Dirección General de la Marina Mercante para contratar y emplear buques mercantes no abanderados en éstos, por el tiempo que perdure tal circunstancia.

Artículo 3. *Requisitos generales de prestación de líneas regulares de cabotaje.*

1. El establecimiento de líneas regulares de cabotaje en tráficos que sean competencia de la Administración General del Estado deberá ser comunicado a la Dirección General de la Marina Mercante con un plazo de antelación mínimo de quince días indicando los puertos en los que se pretenda operar y los datos que figuran en los puntos 1, 2 y 3 del anexo. Tales datos deberán ser actualizados cada vez que se produzca la inclusión o la sustitución de un buque en la línea. Asimismo deberá ser comunicado, con al menos 15 días de antelación, el abandono del servicio y cualquier cambio en los puertos del itinerario.

2. A la comunicación se acompañará documentación acreditativa de su condición de empresa naviera, de que los buques a adscribir a la línea o líneas tengan los certificados reglamentarios en vigor, cumplan los requisitos de seguridad aplicables de conformidad con la normativa internacional y comunitaria así como la nacional que se dicte al amparo de éstas y estén inscritos en los Registros en los que tal inscripción sea obligatoria para poder efectuar navegación de cabotaje en su país de bandera.

3. Toda la documentación que deba aportarse se acompañará de su traducción al castellano por intérprete jurado, si no viniese redactada en dicha lengua.

4. Si la Dirección General de la Marina Mercante, previo examen y evaluación de la documentación aportada, detectase omisiones, incumplimientos o errores los pondrá de manifiesto a los interesados y dará un plazo de diez días para que los subsanen o acompañen la documentación preceptiva, abriendo, en su caso, un período de prueba.

5. Si no se subsanasen las omisiones, incumplimientos o errores, la Dirección General de la Marina Mercante, mediante resolución motivada que se notificará al interesado, procederá a la inmediata paralización del servicio o prohibirá que el mismo llegue a iniciarse, todo ello durante el tiempo que perdure la omisión, incumplimiento o error, sin perjuicio de la imposición de las sanciones administrativas a que hubiera lugar.

6. La resolución mencionada en el punto 5 anterior agotará la vía administrativa.

Artículo 4. *Remisión de información.*

1. Las empresas que realicen navegaciones de cabotaje deberán remitir a la Dirección General de la Marina Mercante a 31 de diciembre de cada año, bien en soporte papel o bien informático, informe de cada una de las líneas que exploten, cuyo contenido será el siguiente:

a) Buque o buques empleados al servicio de la línea y fechas entre las cuales han sido utilizados.

b) Número de viajes redondos de cada buque en la línea.

c) Número de pasajeros y cantidad de carga transportada entre cada uno de los puertos de escala de la línea, expresando la carga en toneladas, además de las unidades utilizadas para la aplicación de las tarifas.

d) Porcentaje de ocupación de cada buque adscrito a la línea regular.

e) Tarifas medias aplicadas.

2. El no cumplimiento de esta obligación, el incumplimiento insuficiente o bien con falseamiento de datos comportará la iniciación de expediente administrativo sancionador, según lo previsto en el artículo 11.2.

Artículo 5. *Modificación de los tráficos.*

Las empresas navieras podrán llevar a cabo modificaciones en las líneas regulares de cabotaje que exploten, comunicándolo a la Dirección General de la Marina Mercante con una antelación mínima de quince días.

Artículo 6. *Cabotaje insular.*

1. Las líneas regulares de cabotaje marítimo insular, entendiéndose por tal el transporte por mar de pasajeros o de mercancías entre puertos situados en la península y los territorios españoles no peninsulares, así como el de éstos entre sí, todo ello en el ámbito de competencias de la Administración General del Estado, además de los requisitos expresados en los artículos anteriores, deberán cumplir lo siguiente:

a) Acreditación registral del título de propiedad del buque o póliza, en caso de arrendamiento o fletamento por tiempo.

b) Los buques abanderados en algún Estado, distinto de España, que sea miembro de la Unión Europea o bien del Espacio Económico Europeo, deberán cumplir, en lo que atañe a la tripulación, lo dispuesto en la Orden del Ministro de Fomento de 22 de julio de 1999, por la que se establecen las condiciones de tripulación para los buques que realicen servicios de cabotaje insular.

Este régimen se aplicará igualmente a los buques abanderados en países terceros.

2. Todo cambio en la titularidad de la empresa que realice cabotaje insular deberá ser notificado inmediatamente a la Dirección General de la Marina Mercante, adjuntando la documentación que acredite el cumplimiento por parte del nuevo titular de los requisitos establecidos al efecto en este real decreto.

Cuando de dicha documentación no se desprenda el mantenimiento de los requisitos exigidos en este artículo y en el 9, se otorgará un plazo de quince días para subsanarlos, advirtiéndole que, si en dicho plazo, no se subsanan correcta y suficientemente los defectos notificados se iniciarán los trámites para la paralización o la no iniciación del servicio, con la imposición de las sanciones a que hubiera lugar.

3. En los supuestos de adscripción de nuevos buques a la línea, o en el de sustitución de unos buques por otros, habrá de aportarse la documentación mencionada en el artículo 3.2 y en el apartado 1.a) de este artículo, y asimismo deberán cumplirse las normas internacionales y comunitarias en materia de seguridad marítima.

4. Toda modificación de los puertos de escala de la línea regular a servir deberá ser notificada a la Dirección General de la Marina Mercante, al menos con quince días de antelación.

Artículo 7. *Navegaciones de interés público.*

La navegación de línea regular de cabotaje insular que transporte pasaje, vehículos en régimen de pasaje y carga rodada, entre puertos situados en la península y los terri-

torios españoles no peninsulares, para los trayectos que figuran en el artículo 8.1, se declara de interés público, a fin de garantizar la suficiencia de servicios, y podrá hacerse:

a) Bajo obligaciones de servicio público.

b) En régimen de contrato administrativo, en función de lo prescrito en los artículos 12 y siguientes.

Artículo 8. *Obligaciones de servicio público.*

1. Las obligaciones de servicio público previstas en este artículo, que tienen carácter de mínimos, son las indicadas a continuación y para las líneas que igualmente se determinan:

a) Frecuencias mínimas de los servicios:

Línea Cádiz-Las Palmas y viceversa: 1 viaje semanal.

Línea Cádiz-Santa Cruz de Tenerife y viceversa: 1 viaje semanal.

Línea Barcelona-Palma de Mallorca y viceversa: 3 viajes semanales.

Línea Valencia-Palma de Mallorca y viceversa: 3 viajes semanales.

Línea Denia-Palma de Mallorca y viceversa: 3 viajes semanales.

Línea Barcelona-Ibiza y viceversa: 3 viajes semanales.

Línea Valencia-Ibiza y viceversa: 3 viajes semanales.

Línea Denia-Ibiza y viceversa: 3 viajes semanales.

Línea Barcelona-Mahón y viceversa: 3 viajes semanales.

Línea Valencia-Mahón y viceversa: 3 viajes semanales.

Línea Algeciras-Ceuta y viceversa: 3 viajes diarios.

Línea Málaga-Melilla y viceversa: 3 viajes semanales.

Línea Almería-Melilla y viceversa: 3 viajes semanales.

Las frecuencias señaladas deberán cumplirse bien de forma individual por cada una de las empresas prestadoras del servicio o bien colectivamente por el conjunto de todas ellas, mediante el oportuno compromiso de las mismas ante la Dirección General de la Marina Mercante.

Asimismo, los trayectos podrían prestarse directamente o combinados entre sí.

b) Tiempo mínimo de los servicios.—El tiempo mínimo de prestación del servicio en las líneas regulares a que se refiere el apartado anterior será de dos años a contar del momento en que la línea haya iniciado o inicie su prestación.

Transcurrido el tiempo mínimo de prestación del servicio, su titular podrá cesar en la prestación del mismo sin más requisito que notificarlo previamente a la Dirección General de la Marina Mercante con un plazo de antelación de un mes.

La suspensión del servicio, imputable a quien lo presta, por el plazo ininterrumpido de treinta días o de cuarenta y cinco días con interrupciones, computadas en un período de trescientos sesenta y cinco días consecutivos, se considerará abandono, lo que conllevará la imposición de la sanción administrativa que proceda.

2. Las empresas que presten servicios con obligaciones de servicio público deberán acreditar una adecuada capacidad de prestación del servicio manifestada mediante una capacidad económica suficiente. A tal efecto deberán disponer de los recursos financieros y de los medios materiales precisos para la iniciación y prestación ininterrumpida del servicio y se materializará mediante la prestación de una garantía que se consignará en la Caja General de Depósitos, cuya cuantía se calculará

por la empresa operadora de conformidad con los términos establecidos en el artículo 9.

Complementariamente, la garantía tendrá como finalidad el hacer frente a las sanciones administrativas que, en su caso, pudieran imponerse por incumplimientos o contravenciones a lo dispuesto en este real decreto y a las responsabilidades civiles o administrativas en las que se haya incurrido, así como la de garantizar los tiempos y frecuencias mínimas de prestación del servicio.

Artículo 9. *Garantía.*

1. La garantía a la que se refiere el artículo 8.2, se consignará en la Caja General de Depósitos, a disposición de la Dirección General de la Marina Mercante al menos veinte días antes del inicio del servicio, siguiendo los procedimientos establecidos en su reglamento regulador, y adoptará cualquiera de las modalidades que se fijan en el mismo.

2. La empresa operadora determinará el importe de la garantía, de conformidad con los criterios establecidos en este artículo, que equivaldrá al 10 por ciento del ingreso anual teórico previsto en relación con las navieras que sirven la línea para el primer año de explotación.

El cálculo de dicha cuantía se realizará en función de las siguientes variables:

a) Capacidad máxima anual de los buques adscritos a la línea a cubrir, entendiéndose por tal la capacidad de cada uno de dichos buques multiplicada por el número anual de viajes previstos para cada buque.

b) Tarifa media ponderada de las distintas acomodaciones de transporte (pasajeros, vehículos, contenedores, camiones, plataformas, etc.), considerándose que se trata de tarifas «muelle-muelle», incluidas todas las tasas portuarias y los costes de carga y descarga.

c) Coeficiente de ocupación, entendiéndose por tal el tanto por ciento estimativo de ocupación del buque en las distintas acomodaciones. Se tomará como coeficiente para las mercancías el 0,5 (50% de ocupación) y para pasaje y vehículos en régimen de equipaje el 0,2 (20% de ocupación).

Una vez obtenidos estos datos, se calculará la cuantía de la garantía (C), aplicando la siguiente fórmula:

$$C = 0,1 \times \text{latm}$$

$\text{latm} = \text{Cma} \times \text{Tm} \times \text{Co}$, con los siguiente significados para las abreviaturas:

latm = Ingreso anual teórico medio.

Cma = Capacidad máxima de los buques utilizados multiplicada por el número de viajes anuales.

Tm = Tarifa media ponderada.

Co = Coeficiente de ocupación.

En las líneas de transporte mixto de pasaje y carga, la fórmula anterior se obtendrá por suma de ambas acomodaciones.

3. El cumplimiento del tiempo mínimo de prestación del servicio comportará el reintegro íntegro de la garantía.

Artículo 10. *Obligaciones de servicio público adicionales.*

Por causas excepcionales, debidamente justificadas, la Dirección General de la Marina Mercante podrá modificar, suprimir o imponer otras obligaciones de servicio público previstas en el Reglamento (CEE) 3577/92, del Consejo de 7 de diciembre, a las empresas que realicen navegaciones de interés público, previa audiencia a los interesados con una antelación mínima de un mes.

Artículo 11. *Supervisión, control y régimen sancionador.*

1. La Administración Marítima llevará a cabo cuantas actuaciones y controles de inspección y de supervisión considere oportunos para comprobar el funcionamiento de los servicios de línea regular de cabotaje insular y el cumplimiento de los requisitos establecidos en este real decreto.

2. Los incumplimientos a lo dispuesto en este real decreto constituyen infracciones administrativas en el ámbito de la Marina Mercante, que se regirán por lo dispuesto en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, y darán lugar a la iniciación del oportuno expediente sancionador, pudiendo ejecutarse la sanción que, en su caso, se imponga con cargo a la garantía prevista en el artículo 9.

CAPÍTULO II

De los contratos de navegación de interés público

Artículo 12. *Navegaciones de interés público garantizadas por contrato.*

1. El Ministerio de Fomento, en el ámbito de las competencias de la Administración General del Estado, y para satisfacer de forma directa o inmediata la finalidad pública que representan las navegaciones de interés público podrá establecer la prestación de servicios marítimos regulares entre la península y los territorios españoles no peninsulares, mediante contrato administrativo especial cuando se acredite que la imposición de obligaciones de servicio público no asegure una oferta adecuada en cantidad y calidad.

2. La celebración de un contrato será compatible con el establecimiento de otras líneas regulares sometidas al régimen regulado en el capítulo I.

Artículo 13. *Contratos de navegación de interés público.*

1. Los contratos de navegación de interés público que celebre el Ministerio de Fomento se regirán según lo dispuesto en la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de contratos del sector público.

2. El pliego de cláusulas de cada contrato determinará el plazo máximo de duración del mismo, que no podrá ser superior a cinco años, las condiciones de continuidad, frecuencia y regularidad de los servicios, el cuadro básico de itinerarios y líneas, las características de los buques requeridos para prestar servicio, las pruebas y reconocimientos a los que deban someterse tales buques, la posibilidad o no de subcontratación, el régimen tarifario máximo y el procedimiento de actualización de las cuantías, así como los derechos y obligaciones recogidos en los apartados 3 y 4 siguientes y las condiciones para su revisión.

3. El adjudicatario de cada contrato gozará de los siguientes derechos:

a) Percibir de los particulares las tarifas que resulten de aplicación.

b) Percibir de la Administración General del Estado las compensaciones económicas que figuren en el contrato.

4. El adjudicatario del contrato quedará sujeto a las siguientes obligaciones que se concretarán en el mismo.

a) Prestar el servicio en las condiciones de continuidad, regularidad, frecuencia, capacidad y calidad determinadas en el pliego de cláusulas administrativas particulares.

b) Constituir la garantía que se establezca para el cumplimiento de las obligaciones contractuales en la Caja General de Depósitos, de conformidad con los medios y procedimientos previstos en la legislación de contratos del sector público y en el reglamento regulador de la Caja General de Depósitos.

c) Adaptar los servicios a las necesidades que puedan surgir en circunstancias extraordinarias.

d) Garantizar la oferta de servicios de transporte complementarios en aquellos supuestos en los que la demanda se incremente de modo sustancial, sin perjuicio de la modificación del contrato que pueda proceder y de las compensaciones económicas a las que tenga derecho.

e) Aplicar las tarifas aprobadas por la Dirección General de la Marina Mercante que figuran en el contrato.

f) Resarcir a los usuarios del servicio, y en su caso a terceros, de los daños causados por el funcionamiento anormal del mismo del que sea responsable.

g) Remitir la información a que se refiere el artículo 9.

5. Son causa de resolución del contrato:

a) El incumplimiento reiterado y grave por parte del contratista de sus obligaciones, sin perjuicio de la imposición de sanciones a la empresa de conformidad con lo previsto en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre.

b) Las razones de interés público, indemnizando, en su caso, al contratista en los términos previstos en el contrato.

c) Las demás causas previstas en la legislación de contratos del sector público.

6. En los supuestos que no proceda la aplicación de lo establecido en el punto 5.a) anterior, la Dirección General de la Marina Mercante podrá proponer al órgano de contratación la reducción de las compensaciones económicas que deban de satisfacerse al contratista, en cuantía proporcional al grado de incumplimiento de las condiciones del contrato, sin perjuicio de la imposición de sanciones a la empresa de conformidad con lo previsto en Ley 27/1992, de 24 de noviembre.

Disposición transitoria única. *Avales existentes.*

Se procederá a la devolución de los avales existentes que no correspondan a líneas sometidas a obligaciones del sector público de las enumeradas en el artículo 8.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Queda derogado el Real Decreto 1466/1997 de 19 de septiembre por el que se determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público, así como cuantas disposiciones del mismo o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este real decreto.

Disposición final primera. *Habilitación competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo establecido en el artículo 149.1.20.^a de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de marina mercante.

Disposición final segunda. *Habilitación al Ministro de Fomento.*

Se habilita al Ministro de Fomento, en el ámbito de sus competencias, para dictar las normas necesarias en desarrollo y ejecución de este real decreto.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 16 de noviembre de 2007.

JUAN CARLOS R.

La Ministra de Fomento,
MAGDALENA ÁLVAREZ ARZA

ANEXO

Datos a comunicar a la Dirección General de la Marina Mercante

1. Tipo de servicio:

- 1.1 Pasaje puro.
- 1.2 Pasaje con vehículos en régimen de equipaje.
- 1.3 Carga.
- 1.4 Mixto.

2. Buque o buques que pretenden adscribirse a la línea a realizar.

- 2.1 Nombre, en su caso, nacionalidad y distintivo de llamada.
- 2.2 Tipo de buque.
- 2.3 Año de construcción y entrada en servicio.
- 2.4 Velocidad máxima en pruebas y de servicio.
- 2.5 Número de pasajeros y coches en régimen de equipaje, en su caso.
- 2.6 Capacidad de carga (según criterio de unificación).
- 2.7 Eslora máxima, manga y calado en máxima carga.

3. Descripción del servicio de línea a realizar.

- 3.1 Denominación de la línea.
- 3.2 Itinerario secuencial.
- 3.3 Frecuencia de las escalas.
- 3.4 Período de funcionamiento del servicio solicitado, con indicación expresa de la fecha en la que se pretende iniciar, así como –en el caso de servicios de temporada–, el período durante el que se van a prestar.
- 3.5 Tarifas a aplicar por tipo de tráfico.
- 3.6 Cuando se trate de buques de pasaje, determinación de los horarios en cada una de las escalas.
- 3.7 Nacionalidad de la tripulación. Y, en el caso de ciudadanos españoles, número del documento nacional de identidad; en el caso de extranjeros, número de identidad de extranjero o, en su defecto, número del pasaporte o del documento nacional de identidad.

MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES

20273 REAL DECRETO 1468/2007, de 2 de noviembre, por el que se modifica el Real Decreto 1865/2004, de 6 de septiembre, por el que se regula el Consejo Nacional de la Discapacidad.

Transcurridos más de tres años desde la puesta en marcha del Consejo Nacional de la Discapacidad, se ha

sancionadora o resolución que declare la inexistencia de responsabilidad por la infracción. Dicha resolución se dictará por escrito conforme previene el artículo 55.1 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, salvo que los órganos administrativos ejerzan su competencia de forma verbal, en cuyo caso el titular de la competencia deberá autorizar una relación de las que haya dictado de forma verbal, con expresión de su contenido conforme previene el artículo 55.2 de la referida Ley. La resolución habrá de notificarse en el plazo de seis meses desde que se inició el procedimiento, deberá ser motivada y decidirá todas las cuestiones planteadas por los interesados y aquellas otras derivadas del procedimiento.

2. La resolución no podrá tener en cuenta hechos distintos de los determinados en la fase de instrucción del procedimiento, sin perjuicio de su diferente valoración jurídica.

3. Las autoridades que tengan atribuida la potestad sancionadora en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, podrán delegar sus competencias en los Jefes Provinciales y Locales de Tráfico o en éstos y en los Subdelegados del Gobierno correspondientes cuando se trate del Delegado del Gobierno. La potestad sancionadora también podrá delegarse por los Alcaldes con arreglo a las normas por las que se rige la Administración local.

Artículo 16.

Si no se hubiese notificado la resolución transcurridos seis meses desde la iniciación del procedimiento, se producirá la caducidad de éste y se procederá al archivo de las actuaciones, a solicitud de cualquier interesado o de oficio por el propio órgano competente para dictar la resolución, excepto en los casos en que el procedimiento se hubiera paralizado por causa imputable a los interesados o en el supuesto de suspensión del procedimiento previsto en el artículo 2.1 del presente Reglamento, así como también por las causas previstas en el artículo 42.5 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, modificada por la Ley 4/1999, de 13 de enero.

Artículo 17.1.

Contra las resoluciones de los Subdelegados del Gobierno podrá interponerse recurso de alzada en el plazo de un mes ante el Delegado del Gobierno, quien podrá delegar la competencia para resolver en el Director general de Tráfico. Y contra las resoluciones de los Delegados del Gobierno podrá interponerse recurso de alzada en el plazo de un mes ante el Ministro del Interior, quien igualmente podrá delegar la competencia para resolver en el Director general de Tráfico.»

Disposición final única.

El presente Real Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid a 4 de febrero de 2000.

JUAN CARLOS R.

El Ministro del Interior,
JAIME MAYOR OREJA

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

3269 *REAL DECRETO 199/2000, de 11 de febrero, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías con origen o destino en las islas Canarias.*

En aplicación del mandato, contenido en el artículo 138.1 de la Constitución, de atender al hecho insular, desde el año 1982 se viene regulando un régimen de compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías con origen o destino en las islas Canarias, cuya finalidad es establecer un equilibrio competitivo respecto al resto del territorio nacional, dada la lejanía de este archipiélago y la repercusión de los costes de los diferentes modos de transporte en el precio de los productos. Dicho régimen de compensación se ha ido actualizando año tras año.

El artículo 7 de la Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, ha dispuesto, como medida complementaria a la aplicación de las disposiciones del Derecho comunitario en las islas Canarias relativas a la lejanía y a la insularidad, el establecimiento de una consignación anual en los Presupuestos Generales del Estado con la finalidad de abaratar el coste efectivo del transporte marítimo y aéreo de mercancías interinsular y entre las islas y la península, así como del transporte de las exportaciones dirigidas a la Unión Europea, estableciendo que el sistema de concesión de dichas compensaciones se determinará reglamentariamente.

Este Real Decreto, que cuenta con el acuerdo del Gobierno de Canarias, viene a dar cumplimiento a dicho mandato legal con el objetivo de abaratar el coste efectivo del transporte y establecer un sistema que garantice su incidencia directa en dicho coste, teniendo en cuenta el principio de continuidad territorial con la península.

En cuanto al sistema escogido, tanto por parte de la Administración del Estado como a instancias del Gobierno de Canarias y de los sectores productivos más importantes con implantación en el archipiélago por su repercusión para la economía de las islas, se ha considerado como más operativo optar por el mantenimiento de un sistema similar al que ha venido rigiendo las compensaciones al transporte marítimo y aéreo desde 1982, incorporándose las modificaciones que se han considerado precisas, desde la perspectiva de las necesidades reales derivadas del sistema económico de las islas y de su adecuación a lo dispuesto en el artículo 7 de la Ley 19/1994, anteriormente citada.

En este sentido, tal y como se pone de manifiesto en la exposición de motivos de la Ley 19/1994, una de las finalidades primordiales perseguidas por el legislador consiste en la inserción y vertebración del mercado interinsular y regional canario en el sistema económico nacional y en el entorno exterior de la economía española, mediante el establecimiento de las ayudas precisas para el mejor aprovechamiento de los recursos endógenos canarios y la comercialización de los productos agrícolas de exportación.

Para conseguir esto y garantizar que los productos agrícolas endógenos de las islas, como eslabón fundamental del sistema económico canario, puedan ser potenciados, se ha optado por garantizar para los mismos un porcentaje fijo de la masa global de las consignaciones presupuestarias que, en cada anualidad, se destinen a subvencionar el transporte de mercancías.

Sin embargo, esta iniciativa respecto del sistema de compensaciones vigente hasta este momento podría resultar discriminatoria respecto de otros productos si

únicamente se estableciera el sistema de participación garantizada de la masa global de las consignaciones en favor de unas clases determinadas de productos.

Por tanto, y para evitar toda posible discriminación, el sistema que se diseña parte de establecer unos mecanismos de participación de las diversas clases de productos respecto del montante total de las consignaciones presupuestarias, mediante la fijación de un porcentaje de participación o cupo fijado al respecto en consideración y proporcionalmente a la importancia específica que, para la economía canaria, tienen los diversos productos que integran dicho mercado.

Una vez repartida en dicha forma la totalidad de las consignaciones presupuestarias para estas atenciones, se establece el porcentaje de las compensaciones por operaciones concretas que se sufragarán con cargo a los cupos anteriormente citados.

Otra de las modificaciones que se introduce consiste en la supresión de las compensaciones que desde 1982 se venían recogiendo en los Reales Decretos sobre compensaciones al transporte marítimo y aéreo de mercancías con origen o destino en las islas Canarias en favor del plátano canario, por gozar este producto de otras subvenciones que garantizan por sí mismas su puesta en los mercados nacional y exterior en condiciones competitivas con otros de diferentes procedencias.

De hecho, si se mantuviera el sistema hasta ahora establecido para el plátano canario, se asistiría a una situación de compensaciones o subvenciones distintas y acumulables sobre un único producto, dando lugar a una situación de privilegio contraria a los principios que, en materia de compensaciones, informan la legislación nacional y de la Unión Europea.

Asimismo, se procede a diseñar un nuevo mecanismo que facilita la percepción más rápida de las subvenciones por parte de los beneficiarios de las mismas, agilizando todo el proceso para su tramitación y otorgamiento.

Finalmente, el artículo 7 de la Ley 19/1994, en su apartado 4, preveía la creación de una Comisión Mixta integrada por representantes de la Administración General del Estado y la Autónoma, encargada del seguimiento y evaluación del sistema de compensaciones. Sin embargo, en virtud de lo dispuesto en el apartado 34 del artículo único de la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, de modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, dicha Comisión se subsume en la Comisión Mixta del artículo 14 de la Ley de Régimen Económico y Fiscal de Canarias, como una subcomisión de transportes, puertos y aeropuertos, procediendo este Real Decreto en el sentido indicado.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Fomento y Economía y Hacienda, con la aprobación previa del Ministro de Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 11 de febrero de 2000,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Sistema de compensaciones

Artículo 1. *Objeto del sistema.*

Se establece un sistema de compensaciones que permita abaratar el coste efectivo del transporte de mercancías entre las islas Canarias, entre éstas y la península y el efectuado entre aquéllas y los países integrantes de la Unión Europea.

Artículo 2. *Reparto de consignaciones presupuestarias.*

Las consignaciones referidas al año natural, que en los Presupuestos Generales del Estado se destinen a

financiar el sistema de compensaciones establecido en este Real Decreto, conforme a lo dispuesto en el artículo 7 de la Ley 19/1994, de 6 de julio, sobre modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, a efectos de subvencionar el transporte de los distintos productos, se repartirán en la forma siguiente:

- a) Productos agrícolas, plantas, flores y esquejes: 80 por 100.
- b) Mercancías y productos industriales: 10 por 100.
- c) Piensos y productos para la alimentación del ganado: 7 por 100.
- d) Petróleo y sus derivados: 3 por 100.

Dichas consignaciones quedarán recogidas en el Presupuesto del Ministerio de Fomento.

Artículo 3. *Compensación al transporte marítimo de productos agrícolas originarios de las islas.*

El transporte marítimo interinsular o con destino a la península de productos agrícolas originarios de las islas, a excepción del plátano, gozará de una compensación de hasta el 50 por 100 del flete y de las tarifas portuarias correspondientes a las mercancías.

El transporte de estos productos con destino al resto de los países de la Unión Europea disfrutará de una compensación de hasta el 33 por 100 del coste del transporte, limitada dicha compensación, en todo caso, al coste del flete teórico entre Canarias y Cádiz y a las tarifas portuarias correspondientes a las mercancías, aplicadas por las Autoridades Portuarias españolas.

Artículo 4. *Compensación al transporte marítimo de mercancías y productos industrializados originarios de las islas o transformados en éstas.*

El transporte marítimo de mercancías y de productos industriales originarios de las islas Canarias o que hayan sufrido en éstas transformaciones que aumenten su valor en los términos previstos en el artículo 8 de este Real Decreto, gozarán de una compensación de hasta el 35 por 100 del flete y de las tarifas portuarias correspondientes a las mercancías, siempre que se efectúe entre las islas del archipiélago o con destino a su consumo en la península.

El transporte de estos productos con destino al resto de los países de la Unión Europea disfrutará de una compensación de hasta el 35 por 100 del coste del transporte, limitada dicha compensación, en todo caso, al coste del flete teórico entre Canarias y Cádiz y a las tarifas portuarias correspondientes a las mercancías, aplicadas por las Autoridades Portuarias españolas.

Artículo 5. *Compensación al transporte marítimo de productos peninsulares de alimentación del ganado.*

El transporte marítimo desde la península a las islas Canarias de productos de alimentación para el ganado de aquéllas gozará de una compensación de hasta el 50 por 100 del flete respectivo, siempre que no exista producción interior canaria de los mismos o en la medida en que ésta fuere insuficiente.

Los productos acogidos a esa bonificación son los que se relacionan en el anexo I de este Real Decreto.

El Ministro de Fomento podrá modificar, para la aplicación en un ejercicio económico concreto, los productos objeto de bonificación a que se hace referencia en el anexo I de este Real Decreto, en razón de que en dicho ejercicio exista o no producción interior canaria de tales productos y de la modificación de las partidas arancelarias correspondientes, previo informe de la Comunidad Autónoma de Canarias y de la Subcomisión de Transportes, Puertos y Aeropuertos de la Comisión

Mixta prevista en la normativa reguladora del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 34 del artículo único de la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, debiéndose publicar en el «Boletín Oficial del Estado» y en los diarios de mayo circulación de las islas dichas modificaciones.

Artículo 6. *Compensación al transporte marítimo y aéreo de plantas, flores, esquejes y frutos comestibles en fresco.*

El transporte marítimo interinsular o con destino a la península de plantas, flores, esquejes y frutos comestibles en fresco originarios de las islas Canarias o que hayan sufrido en éstas transformaciones que aumenten su valor gozará de una compensación de hasta el 50 por 100 del flete y de las tarifas portuarias correspondientes a las mercancías.

El transporte marítimo de dichos productos con destino al resto de los países de la Unión Europea disfrutará de una compensación de hasta el 33 por 100 del coste del transporte, limitada dicha compensación, en todo caso, al coste del flete teórico entre Canarias y Cádiz y a las tarifas portuarias correspondientes a las mercancías aplicadas por las Autoridades Portuarias españolas.

El transporte aéreo desde las islas Canarias a la península o entre las distintas islas, de plantas vivas, flores, esquejes y frutos comestibles en fresco, clasificadas en los capítulos 6 y 8 de la Nomenclatura Combinada de Bruselas, disfrutará de una compensación de hasta el 50 por 100 del flete.

El transporte aéreo desde las islas Canarias a los países integrantes de la Unión Europea, de plantas vivas, flores, esquejes y frutos comestibles en fresco, clasificadas en los capítulos 6 y 8 de la Nomenclatura Combinada de Bruselas, disfrutará de una compensación de hasta el 50 por 100 del flete, limitado dicho flete, en todo caso, al devengado entre Canarias y Madrid, en tránsito a dichos países o al equivalente a dicha cantidad.

Esta compensación se limitará a los productos que se relacionan en el anexo II de este Real Decreto.

El Ministro de Fomento podrá modificar, para la aplicación en un ejercicio concreto, los productos objeto de bonificación relacionados en el anexo II, en razón de la modificación de las partidas arancelarias, previo informe de la Comunidad Autónoma de Canarias y de la Subcomisión de Transportes, Puertos, Aeropuertos de la Comisión Mixta de Seguimiento del sistema de compensaciones, debiéndose publicar dichas modificaciones en el «Boletín Oficial del Estado» y en los diarios de mayor circulación de las islas.

Artículo 7. *Compensación al transporte marítimo de petróleo y de sus derivados.*

El transporte marítimo interinsular y con destino a la península de petróleo y de sus derivados, originarios de las islas Canarias o que hayan sufrido en éstas transformaciones que aumenten su valor, gozará de una compensación de hasta el 3 por 100 del flete de dichas mercancías.

Artículo 8. *Mercancías originarias y transformadas en las islas Canarias.*

A efectos de lo establecido en este Real Decreto, se entiende que una mercancía es originaria de las islas Canarias cuando haya sido recolectada, extraída o totalmente producida o fabricada en aquéllas.

Asimismo, se aplicará el Real Decreto a aquellas mercancías que habiendo sufrido transformaciones o manipulaciones en lugares nacionales o extranjeros experi-

menten en las islas Canarias las últimas operaciones del proceso productivo siempre que estas operaciones hayan variado las características de la mercancía de forma tal que supongan un cambio de la partida arancelaria aplicable o, si ese cambio de partida no tuviera lugar, que suponga un aumento de valor imputable a tales trabajos y a los materiales incorporados, producidos o fabricados en las islas no inferior al 20 por 100 del valor CIF («costo, seguro y flete»)/puerto o aeropuerto canario de las mercancías producidas.

Artículo 9. *Limitaciones al coste del flete.*

El coste del flete de las mercancías a que se refieren los artículos 3 a 7 de este Real Decreto será el menor de los dos siguientes: el flete promedio al que se refiere el artículo 15.2 o el flete efectivamente satisfecho.

Artículo 10. *Limitaciones porcentuales.*

Los porcentajes de las compensaciones contempladas en los anteriores artículos se fijarán en proporción a los límites máximos establecidos para cada uno de ellos y de modo que las compensaciones previstas en este Real Decreto no excedan anualmente del importe de los porcentajes que reserva para cada tipo de productos el artículo 2.

Artículo 11. *Análisis y seguimiento del sistema de compensaciones.*

En aplicación de lo dispuesto en el apartado 34 del artículo único de la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, de modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, a la Subcomisión de Transportes, Puertos y Aeropuertos le corresponderá el análisis y seguimiento del sistema de compensaciones, así como su evaluación y la propuesta de modificación, en su caso.

CAPÍTULO II

Procedimiento de concesión de las compensaciones y bases de las convocatorias

Artículo 12. *Finalidad del procedimiento.*

El procedimiento objeto de este capítulo tiene por finalidad regular el sistema de concesión de compensaciones establecido en este Real Decreto y estará referido a los transportes realizados durante el ejercicio anterior a aquél en que se concedan las compensaciones.

Artículo 13. *Beneficiarios de las compensaciones.*

Serán beneficiarios de las compensaciones, las siguientes personas:

a) En el caso de mercancías originarias de Canarias transportadas a la península o exportadas a países integrantes de la Unión Europea, el remitente o expedidor de las mercancías con independencia de que éstas hayan sido vendidas en régimen de contratación CIF («costo seguro y flete») o FOB («franco a bordo»).

b) En el caso de los envíos interinsulares de mercancías será indistintamente beneficiario de la compensación el receptor o el remitente, comprador o vendedor, de aquéllas.

c) En el caso de productos de alimentación del ganado enviados desde la península a Canarias, los receptores o destinatarios de las mercancías.

En todos los supuestos será necesario que el beneficiario acredite haber efectuado el pago del importe del flete correspondiente al transporte y de las tarifas portuarias.

Artículo 14. *Solicitudes, plazas y documentación.*

1. Las solicitudes deberán dirigirse a la Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Canarias y podrán presentarse en cualquiera de los lugares señalados en el artículo 38.4 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

2. Las solicitudes deberán presentarse dentro de los veinte primeros días naturales de los meses de abril, julio, octubre y enero, por los transportes realizados en el trimestre anterior.

En las solicitudes correspondientes a los tres primeros trimestres, se acompañará la documentación a que se refiere el apartado 3.b). El resto de la documentación, a que se refiere el apartado 3, se acompañará a la solicitud que se presente durante los quince primeros días del mes de enero de cada año.

3. Los solicitantes de las compensaciones deberán presentar los siguientes documentos:

a) Los que acrediten su personalidad. Las personas físicas lo harán mediante el documento nacional de identidad o pasaporte en vigor, debiendo en todo caso acreditar que se encuentran en posesión del correspondiente número de identificación fiscal.

Si se tratara de personas jurídicas deberán presentar la escritura de constitución o modificación, en su caso, debidamente inscrita en el Registro Mercantil o en otros registros legalmente establecidos y la correspondiente tarjeta de identificación fiscal.

Poder de representación en escritura pública, debidamente inscrito, en su caso, en el Registro Mercantil, cuando se comparezca o firme la solicitud como representante o apoderado. La personalidad de estos últimos se acreditará mediante el documento nacional de identidad.

b) La documentación acreditativa del transporte efectuado para cada uno de los tráficos. Tales documentos, según los casos, serán los siguientes:

1.º Islas Canarias-península: documento único administrativo (en adelante, DUA). Factura del flete y de las tarifas portuarias correspondientes a las mercancías.

2.º Interinsular: certificado del origen de las mercancías y factura del flete y de las tarifas portuarias correspondientes a las mercancías.

3.º Islas Canarias-países integrantes de la Unión Europea, vía marítima: DUA y factura del coste de transporte y de las tarifas portuarias correspondientes a las mercancías.

4.º Península-islas Canarias: DUA y factura del flete y de las tarifas portuarias correspondientes a las mercancías.

5.º Islas Canarias-países integrantes de la Unión Europea, vía aérea: DUA y factura del flete.

c) Declaración de que no se han recibido otras subvenciones para la financiación del transporte o, en el caso de que se hubieran recibido otras, el importe total de las mismas, así como relación de éstas y certificación de los organismos o entidades concedentes.

La documentación a que se hace referencia en este artículo habrá de ser original o presentarse en copia legalmente compulsada, y el documento administrativo deberá ser compatible con el sistema de transmisión electrónica de datos E.D.I. («Electronic Data Interchange»).

Artículo 15. *Resolución.*

1. El Delegado del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Canarias resolverá sobre las solicitudes presentadas y las correspondientes propuestas de gasto, acompañadas de la documentación individualizada y justificativa relacionada en el artículo 14, pudiendo aprobar y reconocer las obligaciones, así como interesar los pagos, correspondientes a transportes realizados durante al año anterior, hasta el importe total del crédito presupuestario de cada ejercicio.

2. El Delegado del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Canarias determinará los promedios de los costes de los fletes más representativos para cada uno de los sectores y trayectos a que se refieren los artículos 3 a 7 de este Real Decreto, a efectos de la aplicación a las solicitudes presentadas.

3. La Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Canarias procederá a ajustar las solicitudes anuales a las cuantías máximas establecidas en los artículos 3 a 7 de este Real Decreto, reduciendo, en su caso, a continuación aquellas que sobrepasen los importes señalados en el artículo 17. En el caso de que el total resultante exceda de las disponibilidades presupuestarias consignadas para este fin se efectuará la modificación proporcional de las cantidades obtenidas hasta anular el exceso de gasto.

4. Las compensaciones derivadas del procedimiento regulado en los apartados anteriores se concederán mediante resolución dictada por el Delegado del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Canarias, lo que se notificará a los interesados, poniendo fin a la vía administrativa.

5. El plazo máximo para la resolución de las solicitudes será de cuatro meses desde que finalice el plazo para la presentación de la documentación correspondiente al mes de enero de cada año. No obstante, si el número de solicitudes formuladas impidiera el cumplimiento del plazo señalado, el Delegado del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Canarias, podrá ampliar el plazo de resolución de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 42 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Transcurrido el plazo máximo para la resolución o, en su caso, el ampliado, sin haber recaído resolución expresa, se entenderá estimada la solicitud de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 43 de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

6. Los beneficiarios de las subvenciones habrán de acreditar previamente al cobro y en la forma que se determine por el Ministerio de Economía y Hacienda, que se encuentran al corriente de sus obligaciones tributarias y frente a la Seguridad Social.

Artículo 16. *Obligaciones de los beneficiarios.*

1. Los beneficiarios de estas subvenciones vendrán obligados:

a) A facilitar cuanta información les sea requerida tanto por el Delegado del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Canarias, como por la Intervención General de la Administración del Estado y por el Tribunal de Cuentas, en relación con la subvención concedida.

b) A comunicar al Delegado del Gobierno la compensación, la obtención de subvenciones para la misma actividad de cualquier Administración pública o ente público o privado, nacional o internacional, con carácter posterior a la concesión de las compensaciones.

c) A llevar los registros contables a que vengan obligados de modo que permitan identificar de forma dife-

renciada las partidas o gastos concretos en que se han materializado las compensaciones concedidas, así como las ayudas y subvenciones concedidas con el mismo objeto, y que por diferencia permitan obtener un estado de rendición de cuentas de las cantidades o fondos públicos percibidos en concepto de subvención.

2. Cuando el Delegado del Gobierno lo estime conveniente para la justificación de subvenciones por un importe superior a 3.000.000 de pesetas, podrá exigir que el beneficiario realice a su cargo una auditoría limitada a la comprobación de la aplicación de los fondos públicos recibidos por este concepto.

Artículo 17. *Límites de las subvenciones.*

El importe de las subvenciones concedidas en ningún caso podrá ser de tal cuantía que, aisladamente o en concurrencia con subvenciones o ayudas de otras Administraciones públicas o entes públicos o privados, nacionales o internacionales supere el coste del transporte.

Procederá el reintegro del exceso, previa minoración, de las cantidades que superaran el coste total del flete, efectuada por el Delegado del Gobierno, cuando por concesión de ayudas de otras Administraciones públicas o entes públicos o privados, nacionales o internacionales, se supere el coste del transporte.

Artículo 18. *Normativa sobre subvenciones.*

Las subvenciones reguladas en este Real Decreto se regirán, en todo lo no establecido en el mismo, por lo dispuesto con carácter general sobre las ayudas y subvenciones públicas en los artículos 81 y 82 de la Ley General Presupuestaria y en el Real Decreto 2225/1993, de 17 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Procedimiento para la Concesión de Subvenciones Públicas.

Disposición adicional única. *Reasignación de excedentes.*

En el supuesto de que en un ejercicio se produjeran excedentes en los sectores en que se reparte la asignación presupuestaria, conforme a lo previsto en el artículo 2 de este Real Decreto, se faculta al Ministro de Fomento para aplicar dichos excedentes a todos o algunos de los restantes sectores recogidos en el artículo 2 en los que no se hayan producido excedentes, previo informe de la Comunidad Autónoma de Canarias y de la Subcomisión de Transportes, Puertos y Aeropuertos de la Comisión Mixta.

Disposición transitoria primera. *Régimen de compensación al transporte realizado en 1998.*

Lo establecido en este Real Decreto será de aplicación a los transportes realizados en 1998. A estos efectos, el plazo de presentación de las solicitudes se iniciará al día siguiente de la entrada en vigor de este Real Decreto y finalizará transcurridos quince días desde dicha fecha.

Disposición transitoria segunda. *Plazo de presentación de solicitudes de compensación al transporte realizado en 1999.*

El plazo de presentación de las solicitudes de compensación por los transportes realizados en los tres primeros trimestres del ejercicio de 1999 se iniciará al día siguiente de la entrada en vigor de este Real Decreto y finalizará transcurridos quince días desde dicha fecha.

Disposición derogatoria única. *Derogación de normas.*

Queda derogado el Real Decreto 1054/1995, de 23 de junio, y cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en este Real Decreto.

Disposición final primera. *Habilitación normativa.*

Se faculta al Ministro de Fomento para dictar, en el ámbito de sus competencias, las disposiciones necesarias para la aplicación de este Real Decreto y, en particular, para recoger las modificaciones efectuadas por los órganos competentes del Ministerio de Economía y Hacienda en la nomenclatura de los Códigos del Arancel Integrado de Aplicación (TARIC), de las mercancías sujetas al sistema de compensaciones regulado en este Real Decreto.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

Este Real Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid a 11 de febrero de 2000.

JUAN CARLOS R.

El Vicepresidente Primero del Gobierno
y Ministro de la Presidencia,
FRANCISCO ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

ANEXO I

Los productos acogidos a la bonificación del artículo 5 son los siguientes:

a) Los incluidos en el capítulo 23 del Arancel de Aduanas, excepto los que se indican seguidamente, que hacen referencia a alimentos para animales de compañía:

2309.10.11.0.00.I.
2309.10.13.0.00.G.
2309.10.15.0.00.E.
2309.10.19.0.00.A.
2309.10.31.0.00.E.
2309.10.33.0.00.C.
2309.10.39.0.00.G.
2309.10.51.0.00.J.
2309.10.53.0.00.H.
2309.10.59.0.00.B.
2309.10.70.0.00.G.
2309.10.90.0.00.C.

b) Los incluidos en los códigos del Arancel Integrado de Aplicación (TARIC) siguientes:

0404.10.02.0.00.H Lactosueros o productos constituidos por componentes naturales de la leche, sin azúcares ni edulcorar de otro modo.

0404.10.04.0.00.F Lactosueros o productos constituidos por componentes naturales de la leche, sin azúcares ni edulcorar de otro modo.

0404.10.06.0.00.D Lactosueros o productos constituidos por componentes naturales de la leche, sin azúcares ni edulcorar de otro modo.

0404.10.12.0.00.F Lactosueros o productos constituidos por componentes naturales de la leche, sin azúcares ni edulcorar de otro modo.

0404.10.14.0.00.D Lactosueros o productos constituidos por componentes naturales de la leche, sin azúcares ni edulcorar de otro modo.

0404.10.16.0.00.B Lactosueros o productos constituidos por componentes naturales de la leche, sin azúcares ni edulcorar de otro modo.

0404.10.48.0.00.D Lactosueros o productos constituidos por componentes naturales de la leche, sin azúcares ni edulcorar de otro modo.

0404.10.52.0.00.G Lactosueros o productos constituidos por componentes naturales de la leche, sin azúcares ni edulcorar de otro modo.

0404.10.54.0.00.E Lactosueros o productos constituidos por componentes naturales de la leche, sin azúcares ni edulcorar de otro modo.

0404.10.56.0.00.C Lactosueros o productos constituidos por componentes naturales de la leche, sin azúcares ni edulcorar de otro modo.

0404.10.58.0.00.A Lactosueros o productos constituidos por componentes naturales de la leche, sin azúcares ni edulcorar de otro modo.

0404.10.62.0.00.E Lactosueros o productos constituidos por componentes naturales de la leche, sin azúcares ni edulcorar de otro modo.

0404.90.11.0.00.J Lactosueros o productos constituidos por componentes naturales de la leche, sin azúcares ni edulcorar de otro modo.

0404.90.13.0.00.H Lactosueros o productos constituidos por componentes naturales de la leche, sin azúcares ni edulcorar de otro modo.

0404.90.19.0.00.B Lactosueros o productos constituidos por componentes naturales de la leche, sin azúcares ni edulcorar de otro modo.

0404.90.31.0.00.F Lactosueros o productos constituidos por componentes naturales de la leche, sin azúcares ni edulcorar de otro modo.

0404.90.33.0.00.D Lactosueros o productos constituidos por componentes naturales de la leche, sin azúcares ni edulcorar de otro modo.

0404.90.39.0.00.H Lactosueros o productos constituidos por componentes naturales de la leche, sin azúcares ni edulcorar de otro modo.

0402.10.91.0.00.B Leche y nata, concentradas, azucaradas o edulcoradas de otro modo.

0402.10.99.0.00.D Leche y nata, concentradas, azucaradas o edulcoradas de otro modo.

c) Los productos incluidos en los códigos del Arancel Integrado de Aplicación siguientes:

1002.00.00.0.00.F Centeno.

1003.00.90.1.10.C Cebada.

1003.00.90.2.90.C Cebada.

1003.00.80.9.00.I Cebada.

Ex 1004.00.00.1.00.B Avena (excepto los destinados a la siembra).

Ex 1004.00.9.00.E Avena (excepto los destinados a la siembra).

0710.40.00.0.00.C Maíz dulce.

0711.90 Legumbres y hortalizas, mezcla de hortalizas y/o legumbres.

1005.90.00.0.00.D Maíz.

Ex 1008.10.00.0.00.H Alforfón (excepto los destinados a la siembra).

Ex 1008.20.00.0.00.F Mijo (excepto los destinados a la siembra).

1007.00.90.9.00.C Sorgo.

Ex 1008.90.10.0.00.I Pitalale (excepto los destinados a la siembra).

Ex 1008.30.00.0.00.D Alpiste (excepto los destinados a la siembra).

Ex 1008.90.90.0.00.B Otros cereales (excepto los destinados a la siembra).

d) Los productos incluidos en los códigos siguientes:

1213.00.00.0.00.A Paja y cascabillo de cereales en bruto, incluso picados, molidos, prensados o en «pellets».

1214.10.00.0.00.H Nabos forrajeros, remolachas forrajeras, raíces forrajeras, heno, alfalfa, trébol, esparceta, coles forrajeras, altramuces, vezas y productos forrajeros similares, incluso en «pellets».

1214.90.10.0.00.I Nabos forrajeros, remolachas forrajeras, raíces forrajeras, heno, alfalfa, trébol, esparceta, coles forrajeras, altramuces, vezas y productos forrajeros similares, incluso en «pellets».

1214.90.91.0.00.A Nabos forrajeros, remolachas forrajeras, raíces forrajeras, heno, alfalfa, trébol, esparceta, coles forrajeras, altramuces, vezas y productos forrajeros similares, incluso en «pellets».

1214.90.99.0.00.C Nabos forrajeros, remolachas forrajeras, raíces forrajeras, heno, alfalfa, trébol, esparceta, coles forrajeras, altramuces, vezas y productos forrajeros similares, incluso en «pellets».

ANEXO II

La compensación a que hace referencia el artículo 6 se limitará a los siguientes productos:

a) Los comprendidos en el capítulo 6 del arancel de aduanas, que incluye plantas vivas y productos de floricultura.

b) Las siguientes frutas:

0804.30.00.0.10.A Piñas (ananás).

0804.30.00.0.90.C Piñas (ananás).

0804.40.10.0.10.G Aguacates.

0804.40.10.0.90.I Aguacates.

0804.40.90.0.10.J Aguacates.

0804.40.90.0.90.B Aguacates.

0804.50.00.0.10.F Guayabas, mangos, mangostanes.

0804.50.00.0.21.C Guayabas, mangos, mangostanes.

0804.50.00.0.29.F Guayabas, mangos, mangostanes.

0804.50.00.0.91.F Guayabas, mangos, mangostanes.

0804.50.00.0.99.I Guayabas, mangos, mangostanes.

0807.20.00.0.00.A Papayas.

0809.30.11 Melocotones, incluidos los griñones y nectarinas.

0809.30.19 Melocotones, incluidos los griñones y nectarinas.

0809.30.21 Melocotones, incluidos los griñones y nectarinas.

0809.30.29 Melocotones, incluidos los griñones y nectarinas.

0809.30.31 Melocotones, incluidos los griñones y nectarinas.

0809.30.39 Melocotones, incluidos los griñones y nectarinas.

0809.30.41 Melocotones, incluidos los griñones y nectarinas.

0809.30.49 Melocotones, incluidos los griñones y nectarinas.

0809.30.51 Melocotones, incluidos los griñones y nectarinas.

0809.30.59 Melocotones, incluidos los griñones y nectarinas.

0810.10.10 Fresas.

0810.10.90 Fresas.