

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA  
DOS AÇORES



COMISSÃO PERMANENTE DE ECONOMIA

## RELATÓRIO

---

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 77/XI – “MODELO ALTERNATIVO DE TRANSPORTE  
MARÍTIMO DE MERCADORIA NOS AÇORES”

PONTA DELGADA  
11 DE JULHO DE 2018

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES	
ARQUIVO	
Entrada	2531 Proc. n.º 109
Data:	08/07/12 N.º 77/XI



**TRABALHOS DA COMISSÃO**

---

A Comissão Permanente de Economia reuniu nos dias 27 de abril de 2018, na Delegação da ALRAA na Madalena, Ilha do Pico, com recurso a videoconferência, 03 de maio de 2018, na Sede da ALRAA na Horta, Ilha do Faial, com recurso a videoconferência, e 29 de maio de 2018, na Delegação da ALRAA em Ponta Delgada, Ilha de São Miguel, com recurso a videoconferência, a fim de analisar e dar parecer sobre o **Projeto de Resolução n.º 77/XI (CDS-PP) — Modelo alternativo de Transporte Marítimo de Mercadoria nos Açores.**

---

**1.º. CAPÍTULO – ENQUADRAMENTO JURÍDICO**

---

O presente Projeto de Resolução, cuja autoria pertence ao Grupo Parlamentar do CDS-PP, foi apresentado ao abrigo da alínea d), do n.º 1, do artigo 31.º do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma dos Açores – Lei n.º 2/2009, de 12 de janeiro – e nos termos do artigo 145.º do Regimento da Assembleia Legislativa Regional dos Açores e apreciado nos termos da alínea a) do artigo 42.º do referido Regimento.

---

**2.º. CAPÍTULO – APRECIÇÃO NA GENERALIDADE E ESPECIALIDADE**

---

O proponente, em sede de preâmbulo, começa por salientar que “Numa região arquipelágica como a nossa é fundamental que exista uma rede de transportes marítimos eficiente, devidamente articulados e, sobretudo, dimensionados à escala das trocas comerciais entre as Ilhas dos Açores e estas e o continente.”

Seguidamente, sustenta-se que “O atual modelo de transportes marítimos, em que a cabotagem insular é realizada por três operadores, a Transinsular, a Mutualista e a Boxline, os quais, supostamente, fazem o transporte direto do continente à ilha de destino, acarreta custos demasiado elevados, que penalizam a competitividade das nossas empresas.”

Acrescentando-se, ainda, que “De pouco ou nada servem todos os subsídios, apoios e incentivos quer ao escoamento dos produtos açorianos, quer à importação de fatores de produção, se a rede de transportes não for capaz de dar garantias de uma resposta eficiente.”



## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

Por fim, refere-se que “Existem vários especialistas nesta matéria, de simpatias transversais ao espectro político-partidário da Região, que tem deixado públicas as suas opiniões sobre modelos alternativos que tornariam a operação economicamente muitíssimo mais vantajosa.”

Assim, em concreto, propõe-se **“que a Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores aprove a seguinte Resolução:**

**A Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores recomenda ao Governo Regional que realize um estudo de viabilidade económica, de diferentes modelos de transporte marítimo de mercadorias, que contemple o transporte do continente para os Açores e a distribuição da carga inter-ilhas.”**

### **Diligências efetuadas:**

A Comissão Permanente de Economia, sobre esta matéria, deliberou proceder à audição das seguintes entidades:

- Presidente da Câmara do Comércio e Indústria de Angra do Heroísmo;
- Presidente da Câmara do Comércio e Indústria da Horta;
- Representante da Empresa Barcos do Pico;
- Representante da Empresa Transportes Marítimos Graciosenses;
- Representante da Empresa Transinsular – Transportes Marítimos Insulares, S.A.;
- Representante da Empresa Box Lines, Navegação, S.A.;
- Representantes da Empresa Mutualista Açoreana – Transportes Marítimos, S.A.;
- Representantes da Empresa de Transporte Marítimo Parece Machado, Lda.;
- Presidente da Câmara de Comércio e Indústria de Ponta Delgada;
- Secretária Regional dos Transportes e Obras Públicas (SRTOP).



**A Comissão de Economia solicitou ainda os seguintes pareceres por escrito:**

- Açorcargas;
- C. Benevides Lda.;
- ACIP - Associação Comercial da ilha do Pico;
- Câmara do Comércio e Indústria de Ponta Delgada;
- Núcleo Empresarial da ilha de São Jorge;
- Núcleo Empresarial da ilha Graciosa;
- Salém Transitários Internacionais e Insulares Lda.;
- Lidertráfego - Navegação e Trânsito, Lda.;
- Marfrete (Açores) - Transitários e Navegação, Lda.;
- Titon Cargas - Transitários Lda.;
- Transinsular Açores;
- Oficiaismar - Sind. Capitães, Ofic. Pilotos, Comis. Mar. Mer Marinha;
- Associação de Armadores da Marinha de Comércio;
- Soltrans - Navegação e Trânsitos, Lda.;
- Albano de Oliveira Sucessor Lda.;
- Atlantitrans - Agência de Navegação e Trânsito Lda.;
- ATRANS - Agência de Transportes Marítimos Lda.;
- AZAC - Açores Cargo Lda.;
- Bensaúde - Agentes de Navegação Lda.;
- J.A. Bettencourt - Agente Navegação e Transitários Lda.;
- J. Costa & Filhos Lda.;
- João Constantino Nunes de Sousa & Filhos Lda.;
- OceanXperience, Lda.;
- Bentrans - Carga e Transitários, S.A.;
- Circulumcargas - Movimentação de Mercadorias, Lda.;



## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

- Núcleo Empresarial das ilhas das Flores e Corvo;
- Kit Transitários, Lda.;
- Nelly & Filha Lda.;
- Tercargo - Transitários, S.A.;
- Transilhas Açores - Transitários Lda.;
- Vitoriatrafego - Transitários;
- Nadamefalta, Unipessoal Lda.;
- Insulartráfego - Agência de Transportes e Transitários Lda.;
- Naviangra - Navegação Aviação e Transitários, Lda.;
- Velascarga - Transitários de São Jorge Lda.;
- Velas Tráfego - Agência de Navegação e Transitários Lda.;
- Conselho de Ilha da Graciosa;
- Conselho de Ilha de Santa Maria;
- Conselho de Ilha do Faial;
- Conselho de Ilha do Pico;
- Conselho de Ilha das Flores;
- Conselho de Ilha de São Jorge;
- Conselho de Ilha da Terceira.

### **AUDIÇÕES REALIZADAS**

**No dia 27 de abril de 2018, na delegação da ALRAA na Madalena - Pico, com videoconferência nas delegações da Terceira e de São Miguel, a Comissão Permanente de Economia procedeu às seguintes audições:**



- **Audição do Presidente da Câmara do Comércio e Indústria de Angra do Heroísmo (CCAH), Rodrigo Rodrigues, que se fez acompanhar pelos membros da Direção.**

A Deputada Graça Silveira apresentou a iniciativa, mencionando que, há cerca de dois anos, que o CDS-PP considera oportuno rever o modelo de transportes marítimos, de forma a reduzir os custos globais. Para isso, propõe que se estude os vários modelos possíveis e se avalie a viabilidade económica e financeira de cada modelo, para acabar ou diminuir com os constrangimentos existentes no atual modelo. Considera, ainda, que os empresários das ilhas maiores, São Miguel e Terceira, é que estão a financiar o atual modelo, pagando mais do que o valor de mercado e do que é justo e competitivo.

O Presidente da CCAH, Rodrigo Rodrigues, começou por informar que a nova Direção, da qual é Presidente, toma posse hoje, no dia 27 de abril de 2018. Indicou que a sua direção concorda com os pressupostos deste projeto de resolução, pois consideram urgente rever o atual modelo de transportes marítimo, uma vez que o atual modelo é imprevisível e não serve a economia regional.

Interveio o Deputado António Pedroso para perguntar se a Direção da CCAH concordava com os pareceres emitidos pelos núcleos empresariais de São Jorge e da Graciosa, bem como se entendiam ser possível manter as ligações semanais com estas ilhas mais pequenas. Questionou se o novo modelo passaria pela criação de *Hub's* em São Miguel e Terceira, com a transferência das mercadorias para navios mais pequenos.

Em resposta, o Presidente da CCAH afirmou que representam os empresários da Terceira, Graciosa e de São Jorge, respeitando a opinião do núcleo de São Jorge, mas entendem que o atual modelo não serve a RAA no seu todo, abrangendo todas as ilhas. Acrescentou que o novo modelo de transportes marítimos de mercadorias deve assentar em três pressupostos fundamentais: ser mais rápido; ter um preço mais reduzido; e ter mais frequências.

Informou, ainda, que a Câmara de Comércio tem um estudo que contempla a solução apresentada, dos *Hub's*, mas estão abertos a analisar outros modelos, que sirvam melhor a Região e todas as ilhas, sem estarem “agarrados” a nenhum modelo em específico. Consideram que o novo modelo deve ter por base questões técnicas e não critérios políticos.

Por sua vez, o Deputado António Lima perguntou quais as características de um novo modelo de transportes marítimos que sirva a ilha Terceira e a Região Autónoma dos Açores e o que significa dizer que o atual modelo tem alguma imprevisibilidade. Questionou, ainda, se as novas



## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

alterações implicam uma mudança total ou apenas alguns ajustamentos no atual modelo de transportes. O Deputado solicitou informações sobre as razões dos incumprimentos, ou seja, se resultam de problemas com as infraestruturas, com os navios ou com o tempo.

O Presidente da CCAH respondeu que, em 2017, cerca de 45% dos navios chegaram com incumprimento, relativamente às escalas previstas, tendo a situação piorado em 2018. Afirmou, ainda, que a média dos atrasos varia entre um a dois dias, o que coloca sérios constrangimentos às empresas, sendo que a Direção da Câmara de Comércio apenas pretende um modelo de transporte de mercadorias que funcione, sem qualquer preferência.

Em relação aos incumprimentos dos horários, alegou que estes têm sido provocados pelo mau tempo, pelos atrasos nas ligações e nas descargas.

Entretanto, a Deputada Graça Silveira interveio e perguntou se a imprevisibilidade não está relacionada com o atual e próprio modelo de transportes marítimos de mercadorias, ao impor obrigações de serviço público, argumentado, ainda, que o pagamento de um valor único em todas as ilhas provoca limitações e constrangimentos no modelo.

A Deputada Graça Silveira considerou que existe uma dupla penalização das ilhas pequenas, bem como uma cartelização dos três operadores, através das subcontratações, sendo o atual modelo fechado e com uma elevada dependência dos referidos operadores. Afirmou que são os empresários de São Miguel e da Terceira que “financiam” os fretes para as ilhas mais pequenas, perguntado se a Câmara do Comércio não devia explicar e conversar com os seus associados e empresários das ilhas mais pequenas, sobre as vantagens de um novo modelo de transportes marítimo de mercadorias e que, neste modelo, não ficariam prejudicados. Perguntou se o atual texto das OSP permite a subcontratação “encapotada” e se a Direção da CCAH tem informações sobre novos operadores.

Em resposta, o Presidente da CCAH referiu que concorda com as afirmações efetuadas, acrescentando que o preço é mais elevado devido aos sobrecustos dos operadores com vários toques obrigatórios, pelo que deve ser o Governo a subsidiar os toques nas ilhas de menor dimensão, reduzindo assim o preço de mercado dos fretes.

A Direção da CCAH afirmou, também, que os transportes são uma limitação ao normal funcionamento da economia, daí ser necessário criar um modelo de transportes que proteja as ilhas mais pequenas e traga melhorias para todas as ilhas. Informaram ainda que houve uma alteração no contrato das OSP – Obrigações de Serviços Público após 2006; que até 2009



## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

existiam oito navios a operar na Região e atualmente só existem 6 navios, quando a carga movimentada já atingiu níveis superiores aos de 2009; e que não têm informações sobre novos operadores.

Interveio o Deputado André Rodrigues para perguntar se existe, ou não, um mercado de transportes marítimo liberalizados nos Açores; se qualquer operador pode entrar no mercado regional; se os custos dos transportes estão a ser suportados pelos empresários ou pelos consumidores Açorianos e porque motivos não existem mais frequências. O Deputado questionou ainda se o número de toques garantidos não torna o modelo previsível e o que pensa a Direção da CCAH sobre novos modelos e quem deve suportar os custos do mesmo, se os Açorianos, o Governo da República ou o Governo Regional.

Em resposta, a Direção da CCAH declarou que o atual modelo é liberalizado, mas com muitos condicionantes, não sabendo o motivo de não existirem mais operadores. Acrescentaram que os constrangimentos no modelo atual limitam a competitividade da economia e a criação de riqueza e de emprego, desmotivando os empresários em produzir mais e em procurar novos mercados para exportação.

Os representantes dos empresários consideram que existem, atualmente, dois modelos, um que é sustentável e rentável (para São Miguel e Terceira) e outro, considerado “solidário” (para as restantes sete ilhas, mais pequenas), que não é viável economicamente, pelo que o Governo dos Açores deve alocar verbas do Orçamento Regional para financiar o novo modelo de transportes marítimos de mercadorias nos Açores.

De seguida, o Deputado António Vasco Viveiros fez referência às condições geográficas dos Açores, as quais limitam a competitividade da nossa economia, sendo necessário desenvolver um modelo alternativo e mais económico, onde o preço e as frequências afiguram-se com condições fundamentais. Neste sentido, perguntou sobre qual o papel a ser atribuído às empresas regionais, que têm uma reduzida dimensão, num eventual novo modelo.

Posteriormente, a Deputada Graça Silveira questionou se se pode considerar como liberalizado um mercado que estipula o preço e as frequências e se faz sentido existirem obrigações de serviço público, sem a atribuição da devida compensação pelo Governo Regional ou da República.

A terminar, o Presidente da CCAH disse que além do preço e das frequências, acrescentaria a previsibilidade, como pressupostos fundamentais. Entende ainda que o novo modelo deve



contemplar as empresas regionais, na distribuição da carga entre as ilhas, e que este deve ser misto, ou seja, financiado por dinheiros públicos, da Região ou, preferencialmente, da República.

- **Audição do Presidente da Câmara do Comércio e Indústria da Horta (CCIH) – David Marcos.**

A Deputada Graça Silveira fez a apresentação da iniciativa, realçando que pretende que se estude um novo modelo, mantendo as vantagens do atual e melhorando ou eliminando os constrangimentos para os empresários.

A seguir, o Presidente da CCIH disse que para os empresários o transporte marítimo nunca vai substituir o transporte aéreo, relativamente à carga, pelo que o estudo deve ser feito e o assunto amplamente discutido e analisado pela Câmara de Comércio e os seus associados. Referiu ainda que o atual modelo é ineficiente, não servindo a economia, sendo que o custo do transporte marítimo sempre teve um peso grande na conta dos empresários.

Posteriormente, interveio o Deputado António Vasco para perguntar se existe margem para a redução de preços, de forma substancial, se existe previsibilidade e se a qualidade do serviço prestado tem sido boa. Questionou ainda sobre as premissas fundamentais a colocar no estudo pelo Governo dos Açores e se as empresas regionais podem ser contempladas num novo modelo.

Em resposta, o representante da CCIH afirmou que a qualidade do serviço deixa muito a desejar, ao nível da previsibilidade, ainda que a culpa do mau tempo não seja do Governo, existindo margem para a redução de preços. Informou, também, que a Câmara de Comércio não tem nenhuma ideia definida sobre o modelo, tendo necessidade de saber a decomposição dos custos dos operadores marítimos, para definir onde melhorar.

A seguir, o Deputado António Lima realçou a importância do transporte marítimo para as ilhas mais pequenas e distantes, perguntando quais as características que devem ser melhoradas no atual modelo e o que deve ser acautelado no novo modelo. Questionou ainda sobre que linhas vermelhas não devem ser ultrapassadas, ao nível das obrigações de serviço público.

O Presidente da CCIH disse que qualquer Açoriano gostaria de receber diretamente a carga na sua ilha, o que seria o modelo ideal, mas de difícil execução e viabilidade. Defende um modelo



misto, com uma parte privada totalmente liberalizada e uma parte de serviço público para as ilhas mais pequenas, sendo o preço muito elevado, atualmente.

Depois, o Deputado André Rodrigues pediu esclarecimentos sobre o novo modelo misto, nomeadamente, se seria mais eficiente e mais barato, sobre o número de toques mínimos, se o preço seria igual para todas as ilhas, quem subsidiaria e suportaria os custos do novo modelo e quais os preços praticados atualmente e na última década.

Em resposta, o representante dos empresários disse que o objetivo é que o novo modelo misto seja mais eficiente e com preços mais acessíveis, com a obrigatoriedade de toques mínimos, para proteger todas as ilhas. Com este novo modelo, devem ser as entidades públicas a subsidiar a diferença de preços para as ilhas mais pequenas, de forma a aplicar um preço único mais baixo para todos.

A Deputada Graça Silveira disse que deve ser o estudo a definir o melhor modelo, tendo por base critérios e pressupostos definidos previamente, ouvindo as várias partes interessadas, avaliando a viabilidade dos vários modelos e abrangendo todas as ilhas. Assim, perguntou quais as maiores limitações do atual modelo, qual a percentagem de incumprimento dos empresários representados pelo CCIH, quais os motivos do incumprimento e se os prejuízos são repercutidos.

A terminar, o Presidente da CCIH disse que não dispõe dos dados no momento, mas poderá fazer chegar e que em alguns casos as seguradoras assumem alguns custos resultantes dos prejuízos.

- **Audição do Representante da Empresa Barcos do Pico (EBP) – Sr. Manuel Cristiano**

A Deputada Graça Silveira apresentou o Projeto de Resolução, referindo que aquilo que propõe é que se faça um estudo onde se avaliem vários modelos alternativos de transporte de mercadorias por via marítima, em que se avalie a viabilidade económica de cada um deles, encontrando um modelo que não penalize as ilhas mais pequenas e que ganhe alguma flexibilidade para que possa haver uma maior frequência e um menor preço para as ilhas onde existe um maior volume de negócio, ou seja, de transporte.

Por sua vez, o Sr. Manuel Cristiano da empresa EBP disse que o trabalho que faz a nível do Triângulo não é um trabalho subsidiado, é um trabalho aberto, de mercado livre e que mudou muito nos últimos três anos com a entrada dos novos navios da Transmaçor e agora da



## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

Atlantiline, o “Mestre Simão” e o “Gilberto Mariano”, com uma redução muito significativa dos preços (25%), existindo concorrência direta e as pessoas estão satisfeitas.

Acrescentou, contudo, que existem problemas relativos aos custos fixos, como os portuários, da policia marítima, gásóleo, custos com o pessoal, que têm vindo a aumentar, tendo ficado apenas com uma parte residual do transporte no triângulo, como a carga IMO (gás e outros combustíveis) e o gado vido, não sabendo se continuará a ser viável no futuro.

O Sr. Manuel Cristiano afirmou ainda que fazem o tráfego local entre as Flores e Corvo, com características muito diferentes do que é feito no Triângulo.

Depois, o Deputado António Vasco perguntou se acha que um outro modelo podia trazer mais competitividade ao mercado, do ponto de vista daquilo que são os custos e daquilo que é a qualidade do serviço, com espaço para o crescimento das empresas regionais. Questionou ainda se as empresas regionais foram ouvidas sobre a alteração do modelo, quando a Transmaçor passou a transportar carga.

Em resposta, O Sr. Manuel Cristiano disse que foram apanhados de surpresa em relação aos baixos preços praticados pela empresa pública, tendo o consumidor final ficado beneficiado. Relativamente ao modelo, tem dúvidas se as empresas regionais como a Empresa Barcos do Pico e a TMG vão sobreviver, e que são muito importantes para o mercado e trabalho de proximidade. Com o novo ferry será possível transportar viaturas com mais carga, o irá reduzir a mercadoria para transportar pelas empresas regionais privadas.

O Deputado António Vasco voltou a intervir para questionar se já esteve nos planos da empresa o crescimento com outro tipo de navios, que permitissem o transporte de contentores.

O Sr. Manuel Cristiano respondeu que já equacionaram esta hipótese, mas para obter algum apoio/comparticipação o navio teria de ser novo e isso custaria, no mínimo, cerca de quatro a cinco milhões de euros. Se o navio fosse usado, com pórtilho e rampa, poderia custar cerca de um milhão de euros e transportaria carrinhas, camiões de cinco toneladas, com capacidade do pórtilho até 20 toneladas.

Por sua vez, o Deputado António Lima perguntou se a empresa sente algum tipo de dificuldade na interligação entre a cabotagem insular e o transporte depois para o exterior da Região e se considera que o atual modelo serve para o transporte inter-ilhas e para o continente.



## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

Questionou, também, como a entrada do novo de um novo navio da Atlanticoline, a construir, de maiores dimensões e que provavelmente também irá transportar carga.

O Sr. Manuel Cristiano (EBP) respondeu que tentam articular o máximo possível, com os navios que vêm do continente, com a Mutualista e com a Transinsular. Acrescentou que cerca de 80% do serviço que prestam resulta do funcionamento do mercado interno, da cabotagem de tráfego local entre as ilhas.

No que diz respeito ao novo navio regional, em construção, considera que as pessoas irão ficar satisfeitas, embora isso possa trazer muitas dificuldades à sua empresa.

Em réplica, o Deputado António Lima questionou se sentem alguma irregularidade nos transportes, nos navios que trazem mercadorias do continente.

O Sr. Manuel Cristiano (EBP) respondeu que não sente estas irregularidades e muitos dos problemas que ocorreram resultaram de fatores externos às empresas, como as greves, o clima e os portos, dando como exemplo a regularidade de 90% nas viagens quinzenais entre Flores e Corvo, nos últimos cinco anos.

De seguida, o Deputado André Rodrigues realçou que o diploma do CDS visa estudar modelos alternativos de cabotagem insular, pelo que perguntou se quais as alterações que podem ser estudadas e efetuadas ao modelo de transportes marítimos atual, para melhorar a eficiência, a regularidade e a manutenção do preço igual para todas as ilhas

Em resposta, o Sr. Manuel Cristiano (EBP) disse que todas as pessoas gostavam de ter à porta de casa um aeroporto e um porto comercial, mas o tipo de navio ideal para um armador local nos Açores, seria um navio que pudesse fazer São Miguel – Terceira e um Terceira – Triângulo, com uma regularidade semanal ou menos. Para isso seria necessário revogar um despacho antigo do tempo do Américo Tomás, que obriga a ter um certificado especial, para navegar entre os diferentes grupos nos Açores, e reduzir os custos e a burocracia existente.

Indicou ainda que seria importante fazer dos Açores um mar único, para que os operadores de tráfego local pudessem fazer o mercado entre São Miguel – Terceira, e depois ir ao Triângulo,



com alguma regularidade, seria um enorme sucesso comercial, além da possibilidade de adquirir um navio que possa carregar com o seu pórtico contentores de 20 pés.

A Deputada Graça Silveira voltou a intervir e perguntou se não considera que haveria a possibilidade de haver uma liberalização, ou seja, uma não obrigação do serviço público que existe atualmente, entre o continente e os Açores, onde podemos ter armadores que vêm fazer negócio com preços mais baixos, com maiores frequências e depois ter exatamente este tipo de navios mais pequenos, dos operadores locais, criando um modelo misto, mais flexível e barato.

O Sr. Manuel Cristiano (EBP) respondeu que é possível ter este modelo a funcionar, sendo que, ocasionalmente, já é praticado por algumas empresas maiores que fretam navios aos operadores de tráfego local.

O Deputado Mário Tomé perguntou de que forma pretende liberalizar o tráfego local ou o transporte inter-ilhas e as consequências que isso pode ter com o surgimento de empresas do continente.

Em resposta, o Sr. Manuel Cristiano (EBP) disse que há o risco de as empresas de fora virem para os Açores, caso seja totalmente liberalizado o transporte e não haja qualquer tipo de proteção também às empresas regionais.

A terminar, disse ainda que o modelo de barco ideal, seria uma versão mais moderna de um “Vitorino Nemésio”, com um misto de carga contentorizada de 20 pés, que permitiria melhorar muito o serviço e podia coabitar com os ferrys, ficando a operação a funcionar muito melhor, com grande rotação entre os portos das ilhas mais pequenas.

- **Audição do Representante da Empresa Transportes Marítimos Graciosenses (TMG) – Sr. Carlos Raulino e Sr. Francisco Borgia Bettencourt**

A Deputada Graça Silveira apresentou a iniciativa e disse que o CDS não tem nenhum modelo em mente e que os empresários da Região se sentem insatisfeitos com a situação do modelo que existe atualmente, de transporte de mercadorias por via marítima. A Deputada realçou que pretende encontrar um modelo que não abandone as ilhas mais pequenas, no “transporte solidário” e torne muito mais flexível, mais barato, com maior frequência nas ilhas onde tem volume de negócios maior e onde se poderia praticar preços mais baixos, ou seja, um modelo que permita uma maior frequência do transporte do continente para a Região e depois uma maior flexibilidade de distribuição da mercadoria inter-ilhas.



## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

Perguntou qual é a sensibilidade e opinião em relação a uma alteração do modelo atual, tendo em conta a experiência de distribuição de mercadoria inter-ilhas, tendo em conta na equação a presença dos novos dois barcos, dos ferrys e a alteração nos preços praticados.

Os representantes da empresa TMG disseram que o modelo atual tem 20 a 30 anos e tem vindo a andar e funcionar, sem grandes polémicas, mas que nunca foi feito um estudo por profissionais credenciados e com capacidade para trazer inovação e reflexão aos modelos. Além disso, realçou que, ocasionalmente, surgem algumas direções de Câmaras de Comércio que assumem alguns modelos e estudos em defesa de algumas zonas e ilhas, mas falta diálogo nas questões de desenvolvimento público.

Neste sentido, o Sr. Carlos Raulino considera que são fatores fundamentais, no desenho de um modelo de transporte, a frequência e o custo, dando como exemplo o transporte efetuado na Noruega, através de empresas privadas e com sistemas protocolados com o governo, em função de cada realidade específica, através de contratos programa.

Referiu que o transporte marítimo dos Açores só será justo para todos os que investem se conseguirmos não penalizar em custos, custos de contexto das empresas exportadoras. Entende que é fundamental decompor o preço final nas suas várias segmentações, através de um estudo sério, aproveitando as virtudes do modelo atual e procedendo a algumas afinações profundas.

Relativamente à cabotagem insular, disse que os Açores deviam ter duas portas de entrada – Ponta Delgada e Praia da Vitória – e que deveria haver a redistribuição a partir desses dois portos. O modelo externo deve ser concertado e discutido com todos os armadores externos, porque eles têm potencialidades para se racionalizarem e darem melhor frequência a todas estas ilhas, incluindo poder transportar contentores, em vez de ser de 15 em 15 dias, semanalmente.

Em síntese, o Sr. Carlos Raulino afirmou que o objetivo é os TMG e os “Cristianos” e os “Pareces” e todos aqueles que queiram vir ao mercado possam ter possibilidade de operar internamente com muito menos restrições e com muito menos custos, para poderem transpor para as populações melhor frequência e melhor custo.

A Deputada Graça Silveira perguntou se não seria mais eficaz manter os navios atuais a fazer o transporte mais frequente entre o continente e a Região e encontrar navios que tivessem uma lógica mista, ou seja, navios com possibilidade de pequenos contentores ou se a distribuição interna pode continuar a ser feita pelos navios que estão, neste momento, a operar na Região.



## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

O representante da TMG afirmou que a lógica indica é que tínhamos que ter barcos maiores e barcos mais pequenos, de contentores., ou seja, barcos que fizessem a ligação forte a São Miguel e à Terceira, com dimensões maiores, e intercalar nesses percursos barcos mais pequenos que fariam a redistribuição nas ilhas, em vez de termos barcos, neste momento, que são praticamente todos iguais, sendo necessário para isso um estudo aprofundado. Referiu que se tivermos dois Hub's que vão gastar, no futuro, muito menos dinheiro aos recursos públicos, isso significaria uma poupança para a Região, por não ter de investir em equipamentos desnecessários, que depois poderia ser alocado ao transporte "social", o que deve ser analisado em modelo e estudado.

A seguir, o Deputado António Lima questionou se, com a alteração do modelo atual, é possível manter um preço idêntico do frete para todas as ilhas, como é feita a interligação entre o transporte inter-ilhas e o transporte proveniente do continente, se existem dificuldades ao nível de frequência, horários e regularidade da operação.

Em resposta, o Sr. Carlos Raulino da TMG disse que manter o preço único de distribuição para todas as ilhas é o modelo atual e que só é possível mudar esta lógica com um regime de compensação e apoio para as ilhas pequenas, não defendendo a liberalização. Relativamente à interligação, entende que isso está relacionado com a dinamização do mercado interno e não é possível haver dinamização do mercado interno se não houver um sistema interno de transportes eficaz, sem custos adicionais de tocagem nos portos.

Depois, o Deputado André Rodrigues pediu para esclarecer se é a favor do estudo de um novo modelo de transportes ou, tendo em conta as virtudes do modelo atual, se é necessário apenas efetuar afinações, com a conjugação de vários modelos de dimensão de barcos.

O Sr. Carlos Raulino da TMG respondeu que o modelo externo tem que estar sempre conectado com o modelo interno, senão as coisas atrofiam e não avançam. O modelo dos transportes marítimos tem uma grande virtude, é que está praticamente estruturado e com os operadores que existem, consegue-se fazer muito melhor. Disse ainda que três operadores externos são mais do que suficientes para o mercado que temos, sendo necessário afinar pormenores.

Referiu que, hoje, as três operadoras chegam aos portos no mesmo dia, porque não existe uma concertação para que isso possa ser desfasado, o que implica que haja duplicações de equipamentos, duplicações de pessoal, quando, se houvesse uma melhor programação haveria muito menos custos de operação e de investimento. Em resumo, o modelo atual tem virtudes, está estruturado, mas deve ser afinado o modelo externo.



## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

O Deputado António Vasco Viveiros disse que a questão da liberalização, tirando as ilhas com menos movimento, seria, do ponto de vista económico, a solução mais vantajosa, perguntando se, no contexto daquilo que é uma região ultraperiférica, que recebe apoios comunitários, se não faria sentido que parte destes apoios permitissem a competitividade do sistema de transporte.

Em resposta, o representante da TMG disse que acha que a perspetiva é essa, sugerindo que é possível, com o mesmo dinheiro, fazer melhor, redistribuindo por modelos diferentes e gerindo de forma mais inteligente.

A Deputada Graça Silveira voltou a intervir para perguntar se a decisão política de mandar construir um barco não é um sinal de que não estará disponível para tão cedo reavaliar este modelo.

Em resposta, o Sr. Carlos Raulino disse que não será fácil, mas o Governo ao tomar a iniciativa do Ró-ró e do navio público já está a pressionar a revisão do modelo. Afirmou ainda que o Ró-ró é um investimento interessante, porque tem que ser visto na perspetiva de quanto é que o Governo está a gastar atualmente com o aluguer dos navios, numa lógica financeira.

Já no que diz respeito à carga, entende que o modelo não foi precedido do devido estudo, envolvendo os operadores que fazem transporte nos Açores, pois há cargas que são inconciliáveis com o Ró-ró, como o transporte de gado vivo, de combustíveis e fora de formato.

A terminar, o Sr. Carlos Raulino da TMG disse que decisão do Governo em construir um navio já é uma rutura com o modelo existente, ao tentar arranjar meios e modelo interno que sustente o externo.

**No dia 03 de maio de 2018, na Sede da ALRAA na Horta – Faial e com recurso a videoconferência, a Comissão Permanente de Economia procedeu às seguintes audições:**

- **Representantes da Empresa Transinsular – Transportes Marítimos Insulares, S.A, Administrador João Pedro Pimentel da Costa e Administrador Caetano Costa Macedo.**

A Deputada Graça Silveira apresentou a iniciativa e referiu que o CDS/PP considera importante pensar o modelo de transporte de mercadorias, sem ter previamente definido um novo modelo



## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

em mente, pois considera que não devem ser os comerciantes das ilhas maiores a serem penalizados na sua competitividade, com encargos de transporte mais elevados.

Neste sentido, defende que deve ser o Governo a suportar os gastos com o transporte designado por “social ou solidário”, para as ilhas mais pequenas e não os empresários das ilhas maiores.

Posteriormente, o Administrador Caetano Macedo disse que a Transinsular (Açores), aqui representada, não é armador, mas sim um agente de navios que angaria carga de e para os Açores.

O Administrador João Pedro Costa afirmou que a Transinsular está aberta a qualquer estudo, tendo até enviado um parecer escrito para a Comissão de Economia, no qual foram corrigidas algumas imprecisões do Projeto de Resolução. Aproveitou ainda para esclarecer sobre a realidade dos transportes marítimos de carga nos Açores, dizendo que o retorno das mercadorias dos Açores para fora tem custos mais baixos, o que favorece e incentiva as exportações de produtos regionais, no modelo atual.

Acrescentou que com a alteração do modelo e com navios de maior dimensão isto poderá implicar que sete ilhas dos Açores fiquem sem possibilidade de atracar estes navios, devido ao seu tamanho. Considera assim que o modelo atual é o que melhor serve os Açores e que a Transinsular tem uma preocupação e responsabilidade social com a Região.

A Deputada Graça Silveira disse que o modelo atual tem várias limitações, perguntando qual o custo de um frete de Lisboa - Ponta Delgada e de Lisboa - Flores, sem obrigações de serviço público e se seria mais justo e claro para os vários operadores assumirem que são um consórcio e operam como um monopólio. Questionou ainda o que diferencia a Transinsular dos outros operadores, em termos de oferta de mercado, realçando que os empresários da Terceira reclamam por incumprimentos, na ilha Terceira, na ordem dos 30%.

O Administrador Caetano Macedo disse que era difícil de responder às questões colocadas, referindo que se o número de contentores transportados fosse maior, obtendo economias de escala, o custo seria mais baixo. Realçou também que não existe qualquer monopólio e que a Transinsular tem serviços diferentes e ligações com a Madeira e com os PALOP. Os atrasos verificados resultaram de fatores como o mau tempo, a ocorrência de greves, dificuldades de



## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

operações portuárias e de mão de obra na Terceira, ainda que os itinerários tenham sido sempre cumpridos.

Entretanto, o Deputado António Vasco afirmou que concorda com a iniciativa do CDS, dado que os representantes dos empresários de São Miguel, Terceira e Horta manifestaram descontentamento com o preço e regularidade da operação e o modelo atual mais de 20 anos e deve ser estudado e revisto. Assim, perguntou se faz sentido reanalisar o modelo, se existe um modelo de oligopólio nos Açores ao nível dos preços praticados e como evoluiu o custo dos navios nos últimos anos.

O Administrador Caetano Macedo respondeu que o mercado é livre e está aberto, desde que sejam cumpridas as obrigações. Referiu que o valor dos fretes da Transinsular aumentou cerca de 18%, quando a inflação rondou os 30% e que não é possível comparar o transporte dos Açores com outras regiões, devido à escala.

Acrescentou que o combustível tem um impacto de 30% no custo total do navio, motivo pelo qual esteja a ser debatido o combustível do futuro, sendo os navios pensados para operar em 10 a 15 anos, pelo menos. As condições de várias ilhas limitam o transporte e o tipo de contentores, pelo que é importante ter uma operação eficiente.

Por sua vez, o Administrador João Costa reafirmou que estão abertos ao estudo de novos modelos, mas que em muitos casos é imputado ao armador o ónus do valor final do frete, quando há custos que não são seus e lhe são imputados.

O Deputado António Lima perguntou se identificaram alguns pormenores a melhorar nas infraestruturas e noutros aspetos legislativos, nos Açores.

O Administrador João Costa referiu que cabe à Assembleia produzir alterações legislativas e que o ideal seria ter portos iguais ao da Terceira (terrapleno) e de São Miguel (acostagem) em todas



## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

as ilhas, o que não é possível. Os pórticos também seriam muito úteis, mas a sua utilização fica limitada devido ao vento elevado.

O Deputado André Rodrigues perguntou se existe falta de capacidade de exportação e de importação, se sentem falta de articulação, regularidade e capacidade na operação. Questionou ainda o que podia ser alterado na legislação nacional e a quem é prestada a informação exigida.

A terminar, os Administradores disseram que a Transinsular procura, constantemente, a melhoria e a prestação com mais qualidade e valor. Indicaram que fazem transporte de animais vivos, o que é quase único e traz muitas complicações e custos elevados para a empresa e que os modelos a estudar devem contemplar os custos e abranger a realidade dos Açores.

- **Representante da Empresa Box Lines, Navegação, S.A. – Dra. Alcina Pereira, acompanhada do Sr. João Luis Teixeira**

A representante da empresa Box Lines disse que a sua empresa cumpre a legislação em vigor, escalando todas as ilhas, e quando há atrasos, devido ao mau tempo, tentam compensar os atrasos. Referiu que os três operadores têm trabalhado em conjunto, sempre que necessário e que o ETA (prazo estimado de chegada) tem sido cumprido, ainda que com alguns atrasos, por dificuldades externas.

Relativamente aos preços, a tabela oficial que é divulgada não sofre alterações há cerca de 10 anos, sendo que as únicas variações resultam do preço do combustível. Considera ainda que o preço único em todas as ilhas é uma vantagem, pois evita discussão sobre preços nas ilhas, tendo dificuldades em perceber as críticas ao modelo, apesar de estarem abertos a otimizar e a estudar outros modelos.

A seguir, a Deputada Graça Silveira perguntou porque é interessante para uma empresa privada a lógica do preço único, em todas as ilhas e como é efetuado o cálculo do preço único, dado que



## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

é semelhante aos outros operadores. Afirmou que quem deve compensar o preço único é o Governo dos Açores e não os empresários das ilhas maiores.

Em resposta, a representante da Box Lines disse que o preço único significa tratar todas as ilhas por igual e que cabe é ao Governo decidir se deve ou não subsidiar os transportes.

Por sua vez, o Deputado António Lima questionou como é feita a articulação com os outros operadores e o que deve ser melhorado no modelo atual, ao nível das infraestruturas e da legislação.

O representante da empresa respondeu que os portos da Região estão bem dimensionados para a operação e que em São Miguel e Terceira começam a existir alguns condicionamentos com a falta de alguns equipamentos e pessoal, devido ao aumento do fluxo, realçando que não existe muito a alterar.

O Deputado António Vasco perguntou se um modelo com 20 anos não deve ser reequacionado e se existe alguma diferenciação dos operadores ao nível do preço.

Em resposta, a representante da empresa disse que não sabe os preços das outras operadoras, nem cabe à Box Lines opinar sobre a subsidiação. Afirmou que “em equipa vencedora não se mexe”, sobre os 20 anos do modelo.

A Deputada Graça Silveira perguntou porque é que a Box Lines tem reduzido a sua operação nos Açores, se o modelo funciona tão bem.

Já o Deputado Luis Rendeiro questionou quais os pontos fortes e fracos dos portos operadores pela Box Lines, em especial sobre o porto da Praia da Vitória.

A terminar, a Dra. Alcina Pereira disse que a Box Lines tem vindo a reforçar a oferta e a operação, acompanhado a dinâmica do mercado. Apresentou como melhorias a agilização e uniformização dos tarifários da operação portuária, bem como a uniformização do preço do trabalho, de segunda a sábado, como acontece no continente e o aumento do ritmo de trabalho.

Nos pontos fortes, destacou o tratamento por igual de todas as ilhas e a não baldeação da carga, ou pelo menos só pontualmente. Além disso, realçou que nos portos mais pequenos só se



podem usar navios mais pequenos e que os operadores acompanham o crescimento da economia.

- **Representantes da Empresa Mutualista Açoreana – Transportes Marítimos, S.A. – Comandante Fernando Grego Dias e Comandante José Raposo.**

Os representantes da empresa começaram por referir que a Mutualista Açoreana é uma empresa privada, que cumpre a lei e o mercado nos Açores é livre, mas regulamentado devido a uma decisão política. Indicaram que o preço único foi criado para fomentar a coesão regional e o preço de mercado, não regulamentado, implicará o aumento do custo do frete, sobretudo para as ilhas mais distantes como as Flores, em que poderá triplicar.

A Deputada Graça Silveira perguntou como é possível fazer um preço único para todas as ilhas, quando há escalas mais rentáveis e outras com prejuízos. Questionou ainda como é calculado o preço, porque é que o preço é igual entre os operadores e em que é que a Mutualista se distingue dos outros operadores no mercado.

Os representantes da Mutualista disseram que são gestores ao serviço de uma empresa, que cumpre a lei e que se deve falar em custo de toda a logística do preço final e não apenas no custo do frete, sendo que o armador apura o custo total da sua operação e depois divide. Referiram que os pressupostos do Projeto de Resolução não são verdadeiros e que a Mutualista está no mercado desde 1920, tendo colaborado com muitos agentes económicos, como em São Miguel e Terceira, onde adaptou a sua operação ao mercado de cereais importados. Disse ainda que não é verdade que pratiquem os mesmos preços dos outros operadores e que devia provar estas acusações.

Em réplica, a Deputada Graça Silveira perguntou quais eram as faltas de verdade da iniciativa.

Os representantes da Mutualista indicaram como errados os parágrafos 1, 2, 3, 4 e 5, pois a carga não é baldeada em Ponta Delgada. De qualquer forma, consideram que a Mutualista Açoreana está disponível para participar em qualquer estudo, apesar de terem sido omitidos factos relevantes como a origem da mercadoria, em estudos anteriores encomendados pela Câmara de Comércio e Indústria de Angra do Heroísmo.



## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

A seguir, o Deputado André Rodrigues perguntou quantos modelos deveriam ser estudados, se o atual modelo fomenta as exportações e se consideram que há falta de capacidade, regularidade para responder ao mercado, como vem disposto no Projeto de Resolução.

Em resposta, os representantes da Mutualista Açorena disseram que não cabe à empresa definir o modelo a estudar e que a exportação de carga é muito menor que as importações, ocupando apenas 27% da capacidade do navio. A empresa adapta a sua operação às condições dos portos, do clima e ao mercado, não existindo falta de capacidade, em média, mas sim picos de procura que, em alguns momentos, condicionam a operação (como a necessidade de transportar cerca de 600 viaturas de uma vez só, de um único cliente).

Além disso, o equipamento (custo de cedência do contentor) tem um custo diário de 5.500 euros para a Mutualista, o que abrange um custo total de manutenção de dois milhões de euros, da frota de contentores. Se os clientes melhorarem a eficiência e a rapidez na entrega dos contentores, é possível melhorar a operação.

O Deputado António Lima perguntou o que pode ser melhorado no modelo atual e quais são os constrangimentos detetados ao nível da operacionalidade.

Em resposta, os representantes da Mutualista disseram que a empresa vai cumprir o que políticos decidirem. Entendem que as taxas portuárias deviam ser idênticas em todos os portos dos Açores, que deviam existir mais máquinas empilhadoras e equipamentos de suporte nos portos e o aumento do porto de Ponta Delgada também poderá ajudar a melhorar a operação.

Contudo, o tempo e o clima limitam e condicionam a operação, bem como as avarias provocadas nos navios e nos contentores, sendo que os estivadores trabalham sobre condições difíceis. Os horários de trabalho deviam ser iguais em todos os portos dos Açores e devia existir um terminal único para as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, no porto de Lisboa.

A seguir, o Deputado Luis Rendeiro fez uma caracterização do transporte de mercadorias na RAA, em que 80% do fluxo está concentrado em São Miguel e Terceira, perguntando se é possível baixar o custo de transporte de contentores, o que pode ser melhorado e o que incomoda a Mutualista neste diploma.

Em resposta, os representantes da Mutualista disseram que não se sentem incomodados, mas apenas não estão habituados a estes debates. Afirmaram que não é comparável o porto de Roterdão com 20 milhões de contentores, com os Açores com 40 mil contentores. Consideram



que devemos usar o exemplo do norte da Escócia, em que o Governo subsidia em 50% o valor do frete.

Indicaram ainda que não percebem como é possível ter um porto virado a Norte na Ilha do Pico e que o itinerário entre Lisboa-PDL concentra cerca de 65% da carga transportada.

**No dia 29 de maio de 2018, na delegação da ALRAA em Ponta Delgada – São Miguel, com recurso a videoconferência, a Comissão Permanente de Economia procedeu às seguintes audições:**

- **Audição dos Representantes da Empresa de Transporte Marítimo Parece Machado, Lda., Rui Medeiros e Sybil Medeiros.**

A Deputada Graça Silveira apresentou a iniciativa em nome do CDS/PP, tendo realçado que o objetivo deste Projeto de Resolução é alterar o modelo de transportes marítimos em vigor na RAA, pois considera que não faz sentido serem os empresários das ilhas São Miguel e Terceira a subsidiarem o valor do preço único do frete para as outras ilhas. Entende que o atual modelo deve ser revisto, para um modelo mais eficiente e que sirva todas as ilhas.

A Deputada perguntou como é que a empresa Parece Machado Lda. se insere no atual modelo de obrigações de serviço público (OSP), qual a opinião sobre a aquisição do novo navio e se transportam carga rodada.

Os representantes da empresa afirmaram que o seu navio vai duas vezes por semana a Santa Maria, não vendo necessidade de ter um navio maior, até porque a carga transportada tem vindo a diminuir entre São Miguel e Santa Maria.

Acrescentaram ainda que transportam todo o tipo de mercadoria, prestando o serviço de tráfego local, adaptado à dimensão da empresa. Indicaram que o seu navio “Baía dos Anjos” tem mais de 25 anos, tem sido alvo de investimentos e reparações e está em boas condições.



## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

Entendem que o mercado de Santa Maria não justifica um investimento num navio novo e maior.

O Deputado António Vasco afirmou que os empresários estão insatisfeitos e perguntou se, caso o modelo fosse diferente e liberalizado, justificava um investimento num novo navio, com incentivos, abrindo oportunidades de negócio.

Em resposta, os representantes da empresa consideraram que o que acontece na realidade é diferente da teoria e do que se diz, porque se o navio for maior nem justificará ir duas vezes por semana a Santa Maria.

O Deputado António Vasco voltou a intervir para questionar se, caso ficassem em exclusivo no mercado Santa Maria, justificaria um investimento num novo navio.

Os representantes da empresa afirmaram que poderia haver vantagens, mas também desvantagens, pelo que seria necessário mudar as regras e a logística.

A seguir, o Deputado Mário Tomé fez menção à cabotagem insular e ao tráfego local, perguntando se o atual modelo funciona, se pode evoluir e como pode ser melhorado.

Os gerentes da empresa afirmaram que o atual modelo funciona, mas é sempre possível melhorá-lo. Neste sentido, consideram que um navio novo, melhor equipado e com mais 10 metros, facilitaria o transporte de mercadorias, com uma velocidade mais rápida e com menores consumos de combustível. Acrescentaram também que um navio novo custa muito dinheiro e seria necessário avaliar a rentabilidade da operação, tendo em conta a dimensão do mercado de Santa Maria, que é pequeno.

Já o Deputado António Lima perguntou qual a relação existente entre a empresa Parece Machado e as outras empresas que fazem o transporte de e para o continente e se existe alguma colaboração entre as várias empresas. Questionou ainda se os portos e infraestruturas podem ser melhoradas e a opinião sobre as taxas portuárias.

Em resposta, os representantes da empresa disseram que quando a carga provém do continente e sofre atrasos, têm conseguido adaptar e alterar os horários para conseguir transportar as mercadorias, mas com um modelo diferente e navios maiores, ficará mais difícil realizar estas alterações e adaptações. Informaram que trabalham com todos os transitários, incluindo os da



## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

Mutualista, mas que quando é efetuado o transporte pela Bensaúde, ressentem-se um pouco na quantidade de mercadoria a transportar.

Relativamente às dificuldades, consideram que o maior problema resulta da ausência de grua terrestre no porto de Vila do Porto, bem como de o seu navio ter de efetuar a reparação em doca seca na Praia da Vitória, quando o porto não tem as condições necessárias, o que provoca atrasos. Além disso, indicaram que existe falta de segurança no porto da Praia da Vitória e as condições não são as ideais, ainda que estejam previstas melhorias no porto.

Acrescentaram que cada “varagem”, obrigatória de dois em dois anos, custa quase dez vezes nos Açores do que no continente e em Espanha. Consideram, por isso, que é mais importante investir nas infraestruturas e equipamentos, do que em novos e maiores navios, devido aos custos de exploração inerentes.

O Deputado António Lima voltou a intervir para perguntar se existe uma elevada e exagerada imprevisibilidade em relação aos dias estimados de chegada.

Em resposta, foi referido que não consideram os atrasos fora do normal, pois derivam de vários fatores em simultâneo, como as greves, cruzeiros, mau tempo.

A Deputada Graça Silveira afirmou que ficou com a sensação que o aumento da carga reduziria a flexibilidade, perguntado se, num novo modelo com navios a transportar do continente para os Açores e ficando com a exclusividade do transporte de São Miguel para Santa Maria, identificam aqui uma oportunidade de negócio. Questionou ainda se há espaço para crescer, com transporte mais frequente para Santa Maria e se houve alteração da lógica de transporte.

A seguir, o Deputado António Vasco perguntou se acham que o transporte marítimo de mercadorias é caro na Região.

Os representantes da empresa esclareceram que um navio maior implica uma logística diferente de um navio da dimensão do seu, pois existem mais regras e exigências a cumprir. Se atualmente não ocupam a capacidade total do navio, um navio maior implicaria fazer apenas uma viagem por semana, contra as atuais duas.

Os representantes da empresa afirmaram que não dispõem de dados sobre a mercadoria proveniente do continente, mas consideram que o preço que praticam não é caro e que os



transitários ainda adicionam a sua margem sobre o preço que praticam. No tráfego local não há necessidade de transitário, o que reduz os gastos.

A Deputada Graça Silveira voltou a intervir para perguntar a opinião sobre o novo navio a ser construído/adquirido pelo Governo Regional.

A terminar, os gerentes da empresa consideraram que não concordam com o novo navio e é um absurdo, porque o tráfego não justifica e poderá implicar o encerramento de empresas como a sua.

- **Audição do Presidente da CCIPD – Câmara de Comércio e Indústria de Ponta Delgada, Dr. Mário Fortuna.**

O Presidente da CCIPD começou por realçar a importância do tema em discussão, para a economia regional, sendo que a Câmara do Comércio e Indústria dos Açores tem vindo a discutir este modelo de transportes marítimos, por considerá-lo antiquado, caro e desadequado para os Açores.

Entende que atualmente as mercadorias chegam mais caras e saem mais caras dos Açores, motivo pelo qual este modelo não serve. Acrescentou que é fundamental estudar o melhor modelo possível, para as empresas e para os Açorianos, que seja mais barato e eficiente.

A seguir, a Deputada Graça Silveira afirmou que existe uma janela de oportunidade em rever este modelo, por constar do programa do Governo Regional e por permitir reduzir custos e tempos de entrega. Perguntou quais as alterações substanciais ao atual modelo de transportes marítimos, para que este seja um modelo novo.

Em resposta, o Dr. Mário Fortuna referiu que esta questão é mais semântica do que substancial, pois o importante é rever as obrigações existentes no atual modelo, que o oneram. Considera que é importante ter um modelo que sirva as empresas e os consumidores, que sirva o propósito para o qual foi criado, havendo a necessidade de alterar as obrigações de serviço público.

De seguida, o Deputado António Vasco afirmou há um oligopólio nos transportes marítimos e os empresários estão contra o atual modelo, pelo que perguntou se, no novo modelo, qual será



## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

o papel das empresas regionais, que são mais pequenas, e se a construção do novo navio, pelo Governo Regional, poderá ser uma medida positiva ou negativa.

O Presidente da CCIPD respondeu que os operadores ficam apreensivos quando se fala em alterar o modelo, pois fizeram investimentos avultados. Considera que qualquer solução deverá contemplar os operadores regionais, que investiram no negócio, que devem ser salvaguardados, e que se o modelo for mais barato, será transversal para todos, incluindo os operadores regionais, de pequena e grande dimensão.

Relativamente à aquisição do navio, afirmou que não é favorável à compra, antes de definir o modelo, pois o investimento é avultado e irá usar grande parte dos fundos comunitários, bem como gastos de manutenção e exploração elevados, por um período de 20 anos. Em síntese, defende que se deve estudar primeiro e só depois decidir comprar ou concessionar.

Entretanto, o Deputado José Ávila referiu que tem defendido o atual modelo com base nos seguintes pressupostos: preço igual para todas as ilhas, fiabilidade e coesão social, económica e territorial. Além disso, afirmou que o PSD defende um monopólio para Santa Maria e ao mesmo tempo critica o atual modelo, dizendo que existe um oligopólio. Perguntou sobre as melhorias a adotar no modelo e qual a opinião sobre os diversos estudos já realizados.

O Dr. Mário Fortuna respondeu que já temos estudos a mais, faltando ação governativa e execução, porque o atual modelo não serve e não protege ninguém a não ser o orçamento público, com consequências negativas para os empresários, para as pessoas e para a economia.

Acrescentou que o Governo deve fiscalizar o modelo para corrigir as lacunas existentes, sendo que o principal problema é a obrigatoriedade de tocar em vários portos, além do que não serve a coesão social, económica e territorial, pois o custo é repercutido na estrutura empresarial e na qualidade do serviço prestado.

Informaram também que em São Miguel não existe problemas de fiabilidade como acontece noutras ilhas e que a CCIPD nunca fez nenhum estudo, mas propôs fazer em parceria. Disse ainda que podem existir rotas em regime de preço vigiado, para as ilhas mais pequenas.

O Deputado José Ávila voltou a intervir para perguntar se a revisão do modelo, como defende a CCIPD, pode beneficiar duas ilhas (São Miguel e Terceira) e prejudicar as outras sete ilhas.



## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

O representante da CCIPD esclareceu que nunca foi intenção da Câmara do Comércio prejudicar as ilhas mais pequenas, mas as ilhas mais pequenas também não devem prejudicar as ilhas maiores. Entende que o preço deve ser o mesmo em todas as ilhas, mas com um preço mais baixo que o atual e com menos obrigações, pois consideram que o atual modelo prejudica a competitividade da economia e isso inviabiliza a criação de mais emprego.

Posteriormente, o Deputado António Lima afirmou que se existem críticas ao funcionamento, então devemos estudar o modelo atual e revê-lo, comparando-o com outras soluções. Assim, perguntou se defendem uma liberalização parcial ou total, se inclui escalas e quais os pressupostos a considerar numa futura revisão do modelo.

O Presidente da CCIPD respondeu que o modelo fica mais barato se o descomplicarmos, como se fez no transporte aéreo, tendo apenas algumas linhas gerais e não um modelo padrão definitivo. Indicou como pressupostos fundamentais, a eficiência do transporte marítimo nos Açores, com repercussões no preço; o preço igual para todas as ilhas, mas mais baixo que o atual; investigação operacional e opção de equipamentos.

Considera ainda que devem ser definidas as melhores soluções, em por amarras no estudo, para não condicionar a resposta e para que nenhum modelo seja menos conveniente que o atual, melhorando o serviço e diminuindo o preço.

O Deputado António Vasco perguntou se a política de preços praticados pelos três operadores é transparente ou se existe uma combinação de preços.

Por sua vez, a Deputada Graça Silveira perguntou se o caminho passa por dividir o transporte de mercadorias em dois setores, um do continente para a RAA e outro no inter-ilhas.

Já o Deputado José Ávila perguntou se a CCIPD defende a liberalização completa e se a aquisição do novo navio não será uma mais valia, para a distribuição das mercadorias por todas as ilhas.

A terminar, o Dr. Mário Fortuna afirmou que nunca defendeu a liberalização para os transportes marítimos de mercadorias, mas sim a alteração do atual, retirando obrigações. Referiu que adquirir um navio para fazer a distribuição de mercadorias por todas as ilhas já implica definir um modelo.



Relativamente à combinação de preços, se existir é ilegal e deve ser autoridade da concorrência a fiscalizar e a penalizar quem não cumpre, ainda que não se deva especular. Referiu que a lógica diria que há espaço para dividir o transporte de mercadorias em dois setores.

- **Audição da Secretária Regional dos Transportes e Obras Públicas (SRTOP) – Ana Cunha, que se fez acompanhar pelo Administrador da empresa Portos dos Açores - Eng. João Vargas.**

A Deputada Graça Silveira afirmou que o programa do Governo dos Açores contempla uma redução dos custos do transporte marítimo de mercadorias, questionando como será possível baixar o custo senão estiver disponível para mudar o modelo.

Acrescentou que os empresários das ilhas maiores estão a assegurar o preço único em toda a Região e a compensar os sobrecustos nas rotas para as ilhas mais pequenas e distantes (transporte solidária). Disse ainda que uma das críticas que é feita ao atual modelo é que existem muitos custos com as taxas portuárias, tendo perguntando o motivo destes custos.

Em resposta, a SRTOP disse que o modelo de transporte marítimo de mercadorias em vigor na Região é o que o Governo dos Açores defende e garante a Coesão na RAA. Além disso, referiu que o preço igual para todas as ilhas é uma vantagem do modelo atual, ainda que haja espaço para melhorar o modelo atual.

Por sua vez, o Eng. João Vargas afirmou que a Portos dos Açores tem três direções gerais, com uma gestão tripartida, o que implica uma diferenciação nos modelos de gestão nos vários portos. Indicou que o movimento de mercadorias nos Açores é distribuído por três grandes grupos de portos: Ponta Delgada (64%), Terceira (20%) e Outras Ilhas (16%).

O Administrador da Portos dos Açores afirmou ainda que o custo do frete – TEU ronda os 1.000 euros, nos Açores, o que perfaz cerca de 0,69 € por km. A título comparativo, na Região Autónoma da Madeira o valor do frete – TEU ronda os 800 euros, ou seja, de 0,82 € por km, o que significa que é 18% mais caro por km, na R.A. Madeira.

A seguir, a Deputada Graça Silveira afirmou que para o CDS também é fundamental garantir que todas as ilhas fiquem salvaguardadas em termos de frequência e custo de frete no novo modelo de transporte de mercadorias, mas que não podem ser os empresários a subsidiar o valor do



## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

frete único, mas sim as entidades públicas, perguntando porque é que se os operadores tem que praticar um preço único independente da ilha de destino, porque é que se praticam diferentes taxas portuárias nos vários portos da RAA e se o Governo dos Açores está ou não disponível para alterar o atual modelo.

A SRTOP respondeu, novamente, que o modelo de transportes marítimos defendido pelo Governo dos Açores é o que está em vigor, havendo espaço para introduzir melhorias, mas que se deve, em primeiro lugar, esgotar todas as potencialidades do atual modelo antes de se falar em modelos alternativos. Disse ainda que seria importante que fossem apresentadas propostas concretas de melhoria ao atual modelo e que se o CDS quer um estudo, para o modelo de transportes, pode fazê-lo ou encomendar um e apresentar as respetivas propostas.

A seguir, o Deputado António Vasco abordou a necessidade de reformular o modelo para reduzir custos, tendo perguntado se o Governo dos Açores mantém o objetivo de diminuir os custos globais dos transportes marítimos e se dispõe de estudos para alterar o modelo. Questionou ainda se foi efetuada alguma iniciativa sobre o centro de logística em Lisboa, para o transporte de mercadorias e se o aumento das taxas é incoerente com a redução global dos custos.

A SRTOP respondeu que o Governo dos Açores não pretende alterar o modelo, dado que o mesmo não está esgotado, mas está aberto a introduzir melhorias, conforme disposto no Programa de Governo. Disse ainda que não tem informação disponível sobre o centro de logística em Lisboa.

O Eng. João Vargas da Portos dos Açores disse que o aumento das tarifas representa apenas 0,06% do custo total do frete.

A Deputada Graça Silveira questionou como pretende o Governo dos Açores reduzir o custo global do transporte de mercadorias e como podem ser melhorados os custos elevados em cada paragem no tráfego local.

A terminar, a SRTOP disse que o Governo pretende introduzir alterações ao modelo, que não comprometa a coesão regional e que os operadores locais, mais pequenos, já têm taxas portuárias mais baixas e isenções no tráfego local.



A Comissão de Economia, à data da conclusão deste relatório, tinha recebido os seguintes pareceres por escrito:

- ACIP - Associação Comercial da ilha do Pico;
- Núcleo Empresarial da ilha de São Jorge;
- Transinsular Açores;
- Associação de Armadores da Marinha de Comércio;
- Albano de Oliveira Sucessor Lda.;
- OceanXperience, Lda.;
- Conselho de Ilha da Graciosa;
- Conselho de Ilha de Santa Maria;
- Conselho de Ilha do Faial;
- Conselho de Ilha do Pico;
- Conselho de Ilha das Flores;
- Conselho de Ilha de São Jorge;
- Conselho de Ilha da Terceira.

---

### 3º. CAPÍTULO – POSIÇÃO DOS PARTIDOS

---

O Grupo Parlamentar do PS emite **parecer desfavorável** ao presente Projeto de Resolução.

O Grupo Parlamentar do PSD emite **parecer favorável** ao presente Projeto de Resolução.

O Grupo Parlamentar do CDS/PP emite **parecer favorável** ao presente Projeto de Resolução.

O Grupo Parlamentar do BE **abstém-se de emitir parecer, com reserva de posição para plenário**, relativamente ao presente Projeto de Resolução.



**4.º. CAPÍTULO – CONCLUSÕES E PARECER**

---

Com base na apreciação efetuada, a Comissão Permanente de Economia deliberou, por maioria, com os votos contra do PS, com os votos a favor do PSD e CDS e com a abstenção do BE, emitir **parecer desfavorável** ao presente Projeto de Resolução.

Ponta Delgada, 11 de julho de 2018.

O Relator

---

Carlos Silva

O presente relatório foi aprovado por unanimidade.

Ao presente relatório são anexos os pareceres por escrito recebidos.

O Presidente

---

Miguel Costa



Exmo. Sr.,  
Presidente da Comissão Permanente de Economia  
Dr. Miguel Costa  
Rua Marcelino Lima  
9901-858, Horta

V/ Referência		N/ Referência	0001031A-2018
Data		Data	02-05-2018

Assunto:	Resposta ao Pedido de Parecer sobre o Projeto de Resolução nº77/XI- "Modelo Alternativo de Transporte Marítimo de Mercadoria nos Açores"
----------	--

Exmo. Sr.

Em resposta ao pedido de parecer sobre o Projeto de Resolução nº77/XI- "Modelo Alternativo de Transporte Marítimo de Mercadoria nos Açores", proposto pelo CDS-PP, a Associação Comercial e Industrial da Ilha do Pico, considera que o princípio presente no actual modelo de transportes marítimos, o princípio da solidariedade, é essencial, tendo principalmente os interesses das empresas em conta. Contudo, e embora seja fundamental, atentamos que seja necessário existir um aperfeiçoamento do modelo atual, com o intuito de alcançar as melhores condições para quem usufrui destes transportes, neste caso, procurando sempre a redução dos custos em torno dos mesmos.

Sem outro assunto.

Com os melhores cumprimentos,

O Presidente

(Rui César Machado Lima Silveira)

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES	
ARQUIVO	
Entrada	1608 Proc. n.º 109
Data:	018/05/09 N.º 77/XI

Rua Carlos Dabney Nº 12A  
9950-327 Madalena

www.picoacip.pt  
geral@picoacip.pt

T: 292 622 395 F: 292 622 207

Associação Comercial e Industrial da Ilha do Pico

**Fátima Santos**

---

**Assunto:** FW: Pedido de Parecer

---

**De:** Miguel Costa  
**Enviada:** 12 de abril de 2018 19:07  
**Para:** app <app@alra.pt>  
**Assunto:** Fwd: Pedido de Parecer

Para dar entrada e juntar ao respetivo processo.  
Obrigado.  
Cps  
Miguel Costa

Enviado do meu iPhone

Início da mensagem reencaminhada:

**De:** Albano de Oliveira Sucessor Lda /AZORES <office@albanoagency.com>  
**Data:** 12 de abril de 2018, 17:11:24 AZOST  
**Para:** <micosta@alra.pt>, 'Rui Silva' <rsilva@alra.pt>  
**Cc:** <albano.agency@aosl.pt>  
**Assunto:** Pedido de Parecer  
**Responder-Para:** <office@albanoagency.com>

**Para:** ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES  
**Attn:** EXMO. SR. MIGUEL COSTA, O PRESIDENTE DA COMISSÃO

**Assunto:** PEDIDO DE PARECER SOBRE O PROJECTO DE RESOLUÇÃO Nº: 77/XI  
"MODELO ALTERNATIVO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE  
MERCADORIA NOS AÇORES"

Boa tarde,

Acusamos receção do v/ofício no: 1142 de 09/4/2018 que mereceu a nossa melhor atenção.

Informamos que devido o objecto de trabalho desta empresa, actuando como agentes de navegação para navios estrangeiros e de linha não-regular, não temos opinião formalizada sobre o melhor **Modelo alternativo de Transporte Marítimo de Mercadoria nos Açores.**

Melhores cumprimentos / Best regards,  
Antonio Raposo (Agency & Commercial Director)

---

**ALBANO DE OLIVEIRA SUCESSOR LDA (AZORES)**  
Agency OPS – All Port Services & Supplies  
Avenida Infante D. Henrique, 5 - 1º  
P. O. Box 153  
9500-762 Ponta Delgada  
**AZORES ISLANDS (PRT)**  
Tel: +351 296 282 638 (24 HRS Service)  
Fax: +351 296 283 746  
Mob: +351 917 765 828  
Email: [Office@AlbanoAgency.com](mailto:Office@AlbanoAgency.com) or  
Email: [Albano.Agency@AOSL.pt](mailto:Albano.Agency@AOSL.pt)

Web: [www.albano-agency-azores.com](http://www.albano-agency-azores.com)

De: Rui Silva [mailto:[rsilva@alra.pt](mailto:rsilva@alra.pt)]

Enviada: 9 de abril de 2018 15:31

Para: [office@albanoagency.com](mailto:office@albanoagency.com)

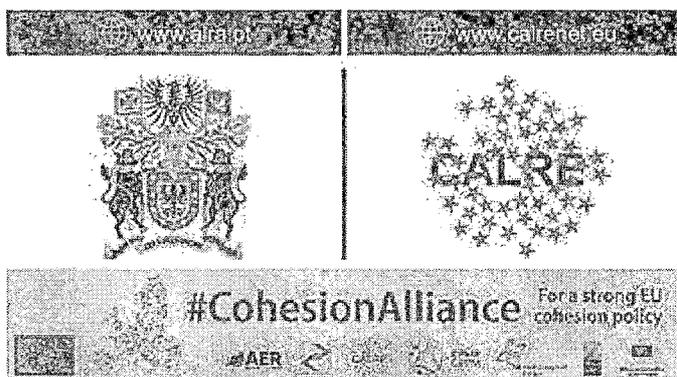
Assunto: Pedido de Parecer

Exmo Senhor,

Encarrega-me o sr. Presidente da Comissão de Economia de remeter o ofício e iniciativa anexos.  
Mais informo que o original seguiu pelo correio.

Com os melhores cumprimentos,

Rui Silva  
Assistente Técnico  
Setor de Atividade Parlamentar  
Assembleia Legislativa da R.A. Açores  
Presidência CALRE 2018  
Rua Marcelino Lima – 9901-858 Horta  
Tlf. +351 292207666



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES	
ARQUIVO	
Entrada <u>1239</u>	Proc. n.º <u>109</u>
Data: <u>018/04/13</u>	N.º <u>771X1</u>





- A Associação de Armadores da Marinha do Comércio está naturalmente disponível para dar o seu parecer sobre a viabilidade de eventuais alterações que a Região Autónoma dos Açores pretenda introduzir ao modelo de transporte marítimo actualmente existente, contribuindo ainda com a identificação das vantagens e inconvenientes dessas eventuais alterações

O Presidente da Direcção

  
Rui Raposo

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES	
ARQUIVO	
Entrada <b>1599</b>	Proc. n.º <b>109</b>
Data: <b>018/05/09</b>	N.º <b>77/81</b>

**Edite Azevedo**

---

**Assunto:** FW: PEDIDO DE PARECER SOBRE O PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 77/XI - "MODELO ALTERNATIVO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCADORIAS NOS AÇORES"

---

**De:** Miguel Costa

**Enviada:** 8 de maio de 2018 09:42

**Para:** Rui Silva <[rsilva@alra.pt](mailto:rsilva@alra.pt)>

**Assunto:** Fwd: PEDIDO DE PARECER SOBRE O PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 77/XI - "MODELO ALTERNATIVO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCADORIAS NOS AÇORES"

Para dar entrada e juntar ao respetivo dossier.  
Obrigado

Enviado do meu iPhone

Início da mensagem reencaminhada:

**De:** <[mendesvitor@sapo.pt](mailto:mendesvitor@sapo.pt)>

**Data:** 8 de maio de 2018, 00:57:20 AZOST

**Para:** micosta <[micosta@alra.pt](mailto:micosta@alra.pt)>

**Assunto:** PEDIDO DE PARECER SOBRE O PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 77/XI - "MODELO ALTERNATIVO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCADORIAS NOS AÇORES"

Em resposta ao solicitado no Vosso ofício S/1210/2018 de 10 de Abril , venho informar que o parecer do Conselho de Ilha da Graciosa , *é favorável* a que se realize o estudo referido no Projeto de Resolução , reflectindo o resultado da votação realizada em reunião deste , no dia 27 de Abril do corrente ano .

Ficou no entanto bem assente , que só fará sentido implementar um outro modelo de transportes marítimos de mercadorias , se o mesmo não penalizar em nada o serviço prestado pelo actual , e os benefícios forem evidentes .

Cumprimentos

O Presidente do Conselho de Ilha da Graciosa

Vítor Manuel Melo Fonseca Mendes

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES	
ARQUIVO	
Entrada <b>1580</b>	Proc. n.º <b>109</b>
Data: <b>018 / 05 / 08</b>	N.º <b>77 / XI</b>

CONSELHO DE ILHA DA TERCEIRA  
Praça Francisco Ornelas da Câmara  
9760-851 Praia da Vitória

Exmo. Senhor

Presidente da Comissão Permanente da  
Economia da Assembleia Legislativa  
Regional Autónoma dos Açores  
Dr. Miguel Costa  
micosta@alra.pt

S/ Ref.

S/ Data

N/ R4f.  
Circular n.º 4/2018

Data  
05-07-2018

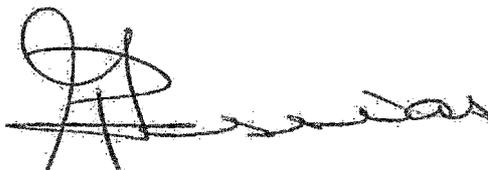
**ASSUNTO: PEDIDO DE PARECER SOBRE O PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 77/XI –  
“MODELO ALTERNATIVO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCADORIAS NOS  
AÇORES”**

No âmbito do solicitado no vosso ofício com a referência n.º 1206/2018, datado de 10 de abril último, sobre o Projeto de Resolução mencionado em epígrafe, informo V. Ex.ª de que o Conselho de Ilha da Terceira na sua reunião ordinária realizada no dia 29 de maio de 2018, aprovou por unanimidade a seguinte proposta e recomendação:

“Numa Região arquipelágica como a nossa o transporte reveste-se da maior importância e, por essa razão, o Conselho de Ilha da Terceira considera urgente e da maior pertinência que o Governo Regional proceda a um estudo aprofundado do modelo de transporte marítimo de e para os Açores por forma a que o mesmo se revista de maiores vantagens quer para os importadores, quer para os exportadores e, em última instância, para o consumidor final.  
Não restam dúvidas, ao Conselho de Ilha, que o atual modelo de transporte marítimo de mercadorias se tem revelado, ao longo dos anos, desadequado às necessidades dos empresários locais e das populações de diversas ilhas.”

Com os melhores cumprimentos,

O Presidente do Conselho de Ilha



Paulo Manuel Ávila Messias

FM

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES	
ARQUIVO	
Entrada 2453	Proc. n.º 109
Data: 015 / 07 / 05	N.º 77 / XI



CONSELHO DE ILHA  
DAS FLORES

Ex. mo. Senhor:  
Presidente da Comissão Permanente de  
Economia  
Assembleia Legislativa da Região  
Autónoma dos Açores  
Rua Marcelino Lima  
9901-858 Horta

V/Ref.: S/1211/2018

V/Data: 10-04-2018

N/Ref.:  
SAI-CIFLORES/2018/08

N/Data:  
2018-05-03

**ASSUNTO: Parecer sobre o Projeto de Resolução n.º 77/XI – “Modelo alternativo de transporte marítimo de mercadoria nos Açores”**

Exmo. Sr.

No seguimento do V/pedido de parecer na reunião ordinária deste Conselho de Ilha no passado dia 02 de maio, em que se apreciou e discutiu o Projeto de Resolução – “Modelo alternativo de transporte marítimo de mercadoria nos Açores” este Conselho de Ilha considera que o transporte de mercadorias nos Açores, e em particular para a ilha das Flores, é da maior importância, pelo que não emite parecer favorável a estudos de modelos alternativos porque entende que se o atual modelo não serve e está ultrapassado, se deve apresentar um novo modelo, e então poderemos com base em dados concretos dar a nossa opinião para o modelo de transporte que melhor servirá a ilha das Flores.

Com os melhores cumprimentos.

O Vice-Presidente do Conselho de Ilha

Paulo Alexandre Almeida dos Reis

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES	
ARQUIVO	
Entrada 1617	Proc. n.º 109
Data: 01/05/09	N.º 77 XI



## CONSELHO DE ILHA DE SANTA MARIA

Largo Nossa Senhora da Conceição – 9580 Vila do Porto

Santa Maria – Açores

### PARECER DO CONSELHO DE ILHA RELATIVAMENTE AO PROJETO DE RESOLUÇÃO NÚMERO 77/XI DO GRUPO PARLAMENTAR DO CDS-PP: “MODELO ALTERNATIVO DE TRANSPORTES MARÍTIMOS DE MERCADORIAS NOS AÇORES

Relativamente a este assunto deliberou o Conselho de Ilha, em reunião ordinária do dia 07 de maio de 2018, dar parecer favorável, por unanimidade, a este projeto de resolução do grupo parlamentar do CDS-PP, que propõe a realização de um estudo de viabilidade económica, de diferentes modelos de transporte marítimo de mercadorias, que contemple o transporte do continente para os Açores e a distribuição de carga inter-ilhas.

O Conselho de Ilha revê-se nas preocupações levantadas na génese desta proposta, acrescentando ainda os constrangimentos específicos da Ilha de Santa Maria, nomeadamente, a periodicidade da acessibilidade, uma vez que o modelo atual somente obriga a uma escala quinzenal da mercadoria transportada pelo porta contentores, bem como o serviço de transporte de mercadorias no tráfego regional (São Miguel / Santa Maria / São Miguel), que tendencialmente deverá incrementar as suas escalas, melhorando significativamente o serviço, quer na forma, como na previsibilidade, tirando, como é óbvio, todos os impedimentos que decorram de situações adversas, como as condições climatéricas ou técnicas.

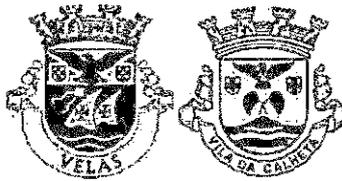
Vila do Porto, 07 de maio de 2018,

Daniel da Silva Gonçalves

Pela mesa do Conselho de Ilha de Santa Maria,

Daniel da Silva Gonçalves, presidente do Conselho de Ilha.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES	
ARQUIVO	
Entrada <u>1598</u>	Proc. n.º <u>109</u>
Data: <u>018/05/09</u>	N.º <u>77/XI</u>



CONSELHO DE ILHA DE SÃO JORGE

Exmo. Senhor

Presidente da Comissão de Economia

ASSUNTO: Pedido de Parecer sobre o Projeto de Resolução nº. 77/XI "Modelo Alternativo de Transporte de Mercadoria dos Açores"

Reuniu este Conselho Ilha no dia 10/05/2018, em reunião extraordinária, para emitir o parecer solicitado por V. Ex<sup>a</sup>., tendo o mesmo sido aprovado por unanimidade:

É do entendimento deste Conselho de Ilha que a proposta de resolução em apreço, é de especial importância para o arquipélago dos Açores, que o mesmo deve ser estudado com o intuito de haver melhorias consideráveis.

Este Conselho Ilha não descarta o modelo atual considerando que o mesmo tem servido a Ilha de S. Jorge.

Não devendo ser colocado em causa de forma alguma o princípio da solidariedade e da coesão territorial, que no nosso entender está a ser praticado com o modelo atual.

Importa referir que o custo dos transportes deve ser o mesmo em todas as ilhas, de forma a não criar desigualdades.

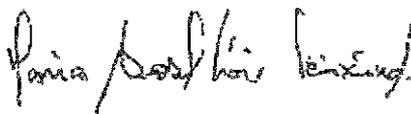
Entendo também este Conselho de Ilha que é de importância extrema a redução dos custos com o transporte de mercadorias e um aumento na frequência dos referidos transportes.

O número de escalas e o cumprimento da sua calendarização/periodicidade é fundamental sobretudo numa ilha como São Jorge, porque exportamos lacticínios, conservas, carne bovina entre outros, pois tal frequência e previsibilidade vai contribuir para uma diminuição dos custos de stokagem e melhorar a eficiência logística, bem como, diminuir os prazos de entrega junto da grande distribuição e outros mercados de exportação. Contribuindo assim para uma melhoria da competitividade da nossa indústria exportadora e base da nossa economia.

Mais se informa que este parecer não foi dado com a antecedência devida, pelo facto deste Conselho Ilha só ter sido instalado no dia 4/05/2018.

Com os melhores cumprimentos

A Presidente do Conselho de Ilha de São Jorge



Maria Isabel Góis Teixeira

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES	
ARQUIVO	
Entrada <u>1699</u>	Proc. n.º <u>109</u>
Data: <u>019/05/15</u>	N.º <u>72/11</u>

## CONSELHO DE ILHA DO FAIAL

Exmº Senhor

Presidente da Comissão de Economia da  
Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Rua Marcelino Lima

9900-122 HORTA

Sua referência

Sua comunicação de

Nossa referência  
/18

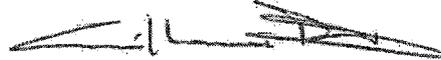
Data  
2018-05-08

**ASSUNTO: Parecer do Conselho de Ilha do Faial, sobre o projeto de Resolução n.º 77/XI "Modelo alternativo de transporte marítimo de mercadorias nos Açores"**

Na sequência do pedido solicitado no ofício em referência, junto remeto a V. Ex.ª o parecer emitido pelo Conselho de Ilha do Faial em reunião ordinária de 02.05.2018.

Com os melhores cumprimentos e *consideração*

O PRESIDENTE DO CONSELHO DE ILHA,



Guilherme Marinho Pinto de Sousa

GP/CF

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES	
ARQUIVO	
Entrada <b>1600</b>	Proc. n.º <b>109</b>
Data: <b>018/05/09</b>	N.º <b>77 XI</b>

# CONSELHO DE ILHA DO FAIAL

## Parecer

### Projecto de Resolução n.º 77/XI - "MODELO ALTERNATIVO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCADORIAS NOS AÇORES

Tendo presente a remessa ao Conselho de Ilha do Faial, por missiva datada de 10 de abril de 2018, da Comissão de Economia da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, do Projecto de Resolução n.º 77/XI - "MODELO ALTERNATIVO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCADORIAS NOS AÇORES, oportunamente apresentado pelo Grupo Parlamentar do CDS-PP Açores, este órgão de natureza consultiva, nos termos das competências que lhe estão atribuídas pelo artigo 18.º, n.º 1, alínea e) e n.º 2, alínea c), do Decreto Legislativo Regional n.º 21/99/A, de 10 de julho, na redacção que lhe deu o Decreto Legislativo Regional n.º 11/2015/A, de 14 de abril, pronuncia-se nos termos seguintes:

1. O Conselho de Ilha do Faial não se opõe a que seja realizado um estudo sobre a viabilidade económica de diferentes modelos de transporte marítimo de mercadorias, entre o Continente e os Açores e vice-versa e, dentro do arquipélago, entre as diferentes ilhas da Região, desde que o mesmo seja perspectivado de uma forma abrangente, envolvendo todos os parceiros do sector, sem ter por objetivo servir determinados interesses económicos ou geográficos.
2. Este Conselho assinala, no entanto, as virtualidades do modelo que se encontra vigente e tem expressão no Decreto-Lei n.º 7/2006, de 4 de janeiro, diploma que regula o transporte marítimo de passageiros e de mercadorias na denominada cabotagem nacional.
3. Aquele ato normativo trata, em particular, a matéria da cabotagem insular (o transporte marítimo efetuado entre os portos do Continente e os portos das Regiões Autónomas, e vice-versa, entre os portos das Regiões Autónomas e entre os portos das ilhas de cada uma das Regiões Autónomas), consagrando princípios reguladores que importa preservar, a saber:
  - a. A realização de ligações semanais entre os portos do Continente e os das Regiões Autónomas e vice-versa em que operam os diferentes armadores;
  - b. O cumprimento, pelos armadores, de itinerários previamente estabelecidos;
  - c. O estabelecimento, pelos armadores, de itinerários que garantam, pelo menos, uma escala quinzenal em todas as ilhas do arquipélago dos Açores;
  - d. A garantia que o tempo de demora da expedição de carga entre a origem e o destino não ultrapassa sete dias úteis, salvo caso de força maior;
  - e. O respeito da regra de que a carga contentorizada seja sempre desconsolidada no porto de destino;

f. A prática do mesmo preço para a mesma mercadoria, independentemente do porto ou da ilha a que a carga se destine.

4. Neste âmbito, o Conselho de Ilha do Faial, na análise da matéria dos custos, considera ser necessário que a prática do mesmo preço no transporte de mercadorias, qualquer que seja a ilha de destino ou de origem da carga, seja efetivamente uma realidade, no presente e no futuro.
5. Resulta daqueles princípios orientadores - verdadeiras obrigações de serviço público que se impõem à cabotagem insular - que o transporte de mercadorias deva ser prestado de forma não discriminatória e sem perturbações graves de tráfego e de mercado, algo que importa aprofundar.
6. Estando o Conselho de Ilha do Faial, em geral, de acordo com as regras do modelo de transporte marítimo em vigor, não deixa de notar que o seu funcionamento concreto merece reparos e acertos, nomeadamente quanto aos dias de escala dos navios no Porto da Horta, sendo bastas vezes posta em causa a estabilidade e regularidade do serviço e a normal atividade dos diferentes agentes económicos, que vêem a sua atividade perturbada por frequentes alterações, que colocam em causa a estabilidade do seu planeamento operacional.
7. Neste contexto, impõem-me melhorias, no atual modelo ou noutra que se mostre mais favorável, no caso vertente para a ilha do Faial.
8. O Conselho de Ilha do Faial entende que a alteração do modelo de transporte de mercadorias não pode nem deve ser prosseguido se de uma tal alteração não resultarem benefícios para todas as parcelas do arquipélago, sendo este órgão frontalmente contra a imposição de novas regras que resultem em melhorias para umas ilhas em detrimento de outras.
9. O Conselho de Ilha do Faial, na esteira da suas posições, tomadas sobre este mesmo assunto, no passado, reafirma a sua oposição à criação de plataformas logísticas que subvertam o modelo de serviço de transporte marítimo de mercadorias a/de todas as ilhas e que afetem o reforço, que se deseja, da coesão económica e social dos Açores.

*O presente parecer foi aprovado por unanimidade.*

Horta, 2 de maio de 2018

O PRESIDENTE DO CONSELHO DE ILHA,



## CONSELHO DE ILHA DO PICO

Exmo. Sr.  
Presidente da Comissão de Economia

**ASSUNTO: Pedido de Parecer sobre o Projecto de Resolução n.º 77/XI "Modelo Alternativo de Transporte Marítimo de Mercadorias nos Açores"**

Na sequência do V/ pedido de Parecer, o Conselho de Ilha do Pico,

relativamente à questão em apreço, que se reveste de especial relevância numa região arquipelágica como a dos Açores, entende que o transporte marítimo de mercadorias deverá ser matéria perenemente em análise com vista a ser ajustada e melhorada.

Não olvida este Conselho de Ilha que o actual modelo tem virtudes e no geral vem servindo de forma ajustada os interesses da ilha do Pico.

No entanto, qualquer estudo que seja levado a cabo acerca da matéria, na óptica estrita da ilha do Pico, deverá levar em linha de conta alguns princípios basilares e estruturantes para a economia da ilha e dos quais não se abdica.

Nomeadamente, o princípio da solidariedade e o princípio da coesão territorial, que se reflectem no modelo actual, não poderão ser colocados em causa.

Não é este Conselho de Ilha alheio ao facto da nossa realidade, espalhada por 9 ilhas separadas por centenas de milhas e com realidades bastante díspares, carecer de um suporte de solidariedade da parte das ilhas economicamente mais favorecidas relativamente às mais desfavorecidas.

É imperioso que o custo dos transportes seja o mesmo em todas as ilhas sob pena de se criarem desigualdades atrozes.

Este Conselho de Ilha não se arreda, no entanto, de situações que afectam o transporte marítimo de mercadorias de e para a ilha do Pico. Em concreto, realça-se a questão relacionada com o Porto Comercial de São Roque do Pico cuja indefinição relativamente à melhoria das suas condições de operacionalidade urge suprir.

Actualmente é ainda fulcral uma redução dos custos com o transporte de mercadorias e sobretudo um aumento da frequência desses mesmos transportes. A realidade actual da ilha do Pico, ao nível da exportação de carne bovina, que obedece a requisitos de tempos de entrega no destino final, não se coaduna com rotas que após tocar na ilha das Flores ainda flecte para a ilha da Madeira antes de seguir para Lisboa. Há necessidade de um ajuste das rotas por forma a possibilitar o aumento das exportações de mercadorias de forma a garantir que estas cheguem em excelentes condições ao exterior.

Com os melhores cumprimentos.

O Presidente do Conselho de Ilha do Pico



Alexandre Pessoa Amado

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES	
ARQUIVO	
Entrada <u>1601</u>	Proc. n.º <u>109</u>
Data: <u>018/05/09</u>	N.º <u>XXI</u>



**NÚCLEO EMPRESARIAL DA ILHA DE SÃO JORGE**  
**CÂMARA DO COMÉRCIO DE ANGRA DO HEROÍSMO**

ASSOCIAÇÃO EMPRESARIAL DAS ILHAS TERCEIRA, GRACIOSA E SÃO JORGE  
CONTRIBUINTE Nº 512.007.551

Exmo. Sr. Presidente da Comissão  
Permanente de Economia da Assembleia  
Legislativa da Região Autónoma dos Açores

Rua Marcelino Lima  
9901-858 Horta  
Faial – Açores -Portugal

S/referência: 1115

S/comunicação: 09-04-18

N/referência: 19/2018

Velas, 17 de Abril de 2018

**Assunto: Pedido de Parecer sobre o Projeto de Resolução nº 77/XI – “Modelo Alternativo de Transporte Marítimo de Mercadoria nos Açores”.**

Exmo. Sr. Presidente da Comissão Permanente de Economia,

No seguimento do Vosso pedido de parecer, vimos transmitir que consideramos que o modelo atual de Transporte Marítimo de Mercadorias está adequado à nossa realidade.

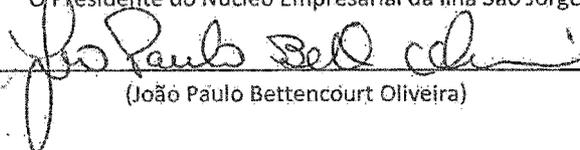
Podendo existir um modelo em concreto que melhor sirva os nossos empresários, é de todo o interesse deste Núcleo Empresarial que o mesmo seja implementado.

Consideramos que um melhor modelo de Transporte Marítimo de Mercadorias deverá reduzir o tempo de espera pela mercadoria (garantindo a sua receção em impecáveis condições) e os custos que estas operações acarretam para os nossos empresários.

Se estes benefícios não se verificarem face ao modelo actual, não nos parece de bom senso realizar mudanças a um modelo que é funcional.

Com os melhores cumprimentos,

O Presidente do Núcleo Empresarial da Ilha São Jorge

  
(João Paulo Bettencourt Oliveira)

Rua Dr. Duarte Sá, nº 6, 9800-562 Velas  
S. JORGE – AÇORES

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA  
DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

Telefone: 295 432 483 Fax: 295 412 605  
e-mail: nucleosj@ccah.eu

ARQUIVO

Entrada 1312 Proc. n.º 109

Data: 018/04/18 N.º 77/XI

## Duarte Silveira

---

**Assunto:** FW: Parecer  
**Anexos:** SKMBT\_C22418050711090.pdf; ATT00001.htm

**De:** Miguel Costa  
**Enviada:** 7 de maio de 2018 13:00  
**Para:** Rui Silva <[rsilva@alra.pt](mailto:rsilva@alra.pt)>  
**Assunto:** Fwd: Parecer

Para dar entrada e juntar ao respetivo processo.  
Obrigado

Enviado do meu iPhone

Início da mensagem reencaminhada:

**De:** "Francisco Rosa" <[francisco.rosa@oceanxperience.pt](mailto:francisco.rosa@oceanxperience.pt)>  
**Data:** 7 de maio de 2018, 11:05:29 AZOST  
**Para:** <[micosta@alra.pt](mailto:micosta@alra.pt)>  
**Assunto:** Parecer

Bom dia,

Junto em anexo o parecer emitido por esta empresa na sequencia do v/ pedido de parecer com refª. nº 1185 de 10/04/2018 com assunto, **PEDIDO DE PARECER DOBRE O PROJECTO DE RESOLUÇÃO Nº 77/XI – “MODELO ALTERNATIVO DE TRANSPORTE MARITIMO DE MERCADORIA NOS AÇORES”**

Ficando desde já à v/ disposição para qualquer esclarecimento sobre o assunto, com os melhores cumprimentos,

**Francisco Rosa**

# OceanXperience

Rua Felipe de Carvalho, s/nº  
9900-052 HORTA  
Contribuinte nº 513 436 057  
Mail: [francisco.rosa@oceanxperience.pt](mailto:francisco.rosa@oceanxperience.pt)  
Telf.: 292 293 646 Movel.: 963461645

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES	
ARQUIVO	
Entrada <u>1565</u>	Proc. n.º <u>109</u>
Data: <u>018/05/07</u>	N.º <u>77 XI</u>



Sem vírus. [www.avast.com](http://www.avast.com)

**OCEANXPERIENCE, Lda.**

Rua Filipe de Carvalho  
Apartado 6  
9900-052 HORTA  
Email: [oceanxperience@gmail.com](mailto:oceanxperience@gmail.com)  
Telefone: 292 208 274  
Contribuinte: 513 436 057

**Exmos. Srs.**

**Assembleia Legislativa da Região  
Autónoma dos Açores**

Comissão Permanente de Economia

**Assunto:** Pedido de parecer sobre o projecto de resolução Nº 77/XI – “Modelo alternativo de transporte marítimo de mercadorias nos Açores”

Na sequência do v/ pedido de parecer sobre o projecto de resolução referenciado em assunto, vimos remeter as seguintes considerações:

1 – Segundo o “Estatuto político-administrativo da Região Autónoma dos Açores” no número um do seu Artigo 2º - Território Regional, lêmos “1 -O território da Região Autónoma abrange o arquipélago dos Açores, composto pelas ilhas de Santa Maria, São Miguel, Terceira, Graciosa, São Jorge, Pico, Faial, Flores e Corvo, bem como os seus ilhéus.”, muitas vezes esquecido. Também no mesmo estatuto, transcrevo três alíneas do Artigo 3º - Objectivos fundamentais da Autonomia:

- d) O desenvolvimento económico e social da Região e o bem-estar e qualidade de vida das populações, baseados na coesão económica, social e territorial e na convergência com o restante território nacional e com a União Europeia;
- e) A garantia do desenvolvimento equilibrado de todas e cada uma das ilhas;
- f) A atenuação dos efeitos desfavoráveis da localização ultraperiférica da Região, da insularidade e do isolamento;

2 – O modelo de transporte marítimo neste momento existente, achamos que é o melhor tendo em conta os pressupostos inscritos no ponto 1, uma vez que promove da melhor maneira possível, frequência, qualidade, e o menor manuseamento possível dos produtos desde a origem até ao seu destino final, promovendo a melhor optimização de custos operacionais possível.

3 – Qualquer estudo no sentido de melhorar as condições e o preço, salvaguardando sempre os pressupostos do ponto 1, salvaguardadas que sejam também, a isenção e a idoneidade de quem o faz, é sempre positivo, desde que todos os parceiros e operacionais de todas as parcelas do

arquipélago sejam parte activa desse processo, dando massa crítica e sustentabilidade às formulas muitas vezes teóricas, pouco adaptadas à nossa realidade geográfica e de condicionantes operacionais, sejam elas de origem meteorológica, ou, de origem nos equipamentos e infra-estruturas disponíveis.

4 – Consideramos que um estudo desta natureza, não dever ser considerado como tendo um fim concreto e objectivo, de resolver um problema localizado, mas sim, e obrigatoriamente, ser um estudo com um objectivo geral, estruturante, profundamente desenvolvido e sério, tendo sempre em conta a promoção e o desenvolvimento de todas as parcelas territoriais da região.

Ficando desde já à v/ disposição para qualquer esclarecimento ou duvida, subscrevemo-nos,

Horta, 05 de Maio de 2018

A Gerência

**OceanXperience**

Transitários, Agente de Navegação, Com. Serv. Lda.

NIF: 513 436 957

Tlf. 292 293 646 - Fax 292 293 287

Rua Feitor da Carvalhosa/n.º - Angústias

9900-032 HORTA

maquina@oceanxperience.pt

seraia@oceanxperience.pt

Francisco Rosa



**Transinsular**  
**AÇORES**  
Transportes Marítimos Insulares, S. A.

Exmo. Senhor  
Presidente da Comissão Permanente de  
Economia da Assembleia Legislativa da  
Região Autónoma dos Açores

Ponta Delgada, 26 de Abril de 2018

Assunto: Pedido de Parecer sobre o Projecto de Resolução nº 77/XI-“Modelo Alternativo de Transporte Marítimo de Mercadoria nos Açores”

Em resposta ao Ofício de V.Exa. com o nº 1153 de 09-04-18, vimos em anexo à presente enviar o Parecer que nos solicitou sobre o Projecto de Resolução mencionado em epígrafe.

Apresentamos os nossos melhores cumprimentos

João Costa

Administrador Delegado  
Da Transinsular Açores

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES	
ARQUIVO	
Entrada <u>1466</u>	Proc. n.º <u>109</u>
Data: <u>018/04/30</u>	N.º <u>77/XI</u>

Transinsular (Açores) - Transportes Marítimos Insulares, S. A.

Av. Infante D. Henrique - 9500-769 Ponta Delgada - Apartado 187 - EC - Vasco da Gama (Ponta Delgada) - 9501-902 Ponta Delgada  
Telefone 296 001 000/1 - Fax 296 001 009 - Telex 8 21 76 TIA PDL P



GRUPO E.T.E.  
www.ete.pt



**Parecer sobre o Projecto de Resolução sobre Modelo alternativo de Transporte de Mercadorias nos Açores apresentado pelo CDS-PP Açores, emitido pela Transinsular Açores – Transportes Marítimos Insulares, S.A. a pedido do Presidente da Comissão Permanente de Economia da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores**

Foi-nos solicitado parecer sobre um projecto de resolução relativo a Modelo Alternativo de Transporte Marítimo de Mercadoria nos Açores apresentado pelo Grupo Parlamentar do CDS-PP.

Se nos é permitido, começaremos por dizer que faz todo o sentido que numa região arquipelágica como os Açores este assunto seja permanentemente analisado e debatido, com vista a ser encontrada a melhor solução.

Mas para ser encontrada a melhor solução é necessário que se conheçam bem os assuntos e se tenha em conta a realidade existente.

Acontece que, relativamente a um aspecto muito importante do Modelo de Transporte Marítimo, este Projecto de Resolução faz afirmações que não têm aderência à realidade.

No 4º parágrafo é dito "O actual modelo de transportes marítimos, em que a cabotagem insular é realizada por três operadores, a Transinsular, a Mutualista e a BoxLine, os quais, supostamente, fazem o transporte directo do continente à ilha de destino..." e o 5º parágrafo diz "Supostamente, porque neste momento a carga trazida para a Região está a ser descarregada no porto de Ponta Delgada sendo a cabotagem insular assegurada por apenas uma delas, a qual subcontrata o serviço de outra para o efeito".

A realidade é outra:

1. Não há nenhum navio de qualquer dos operadores marítimos dedicado ao transporte inter-ilhas dos Açores.
2. A maioria das cargas provenientes do continente são transportadas directamente para a ilha de destino.
3. Embora sejam escaladas todas as ilhas do arquipélago, por razões de ordem operacional, nem todos os navios na mesma viagem escalam todas as ilhas.



4. Por vezes algumas cargas são carregadas num porto do continente num navio que não vai escalar a ilha de destino e, essas sim, fazem transbordo em Ponta Delgada para outro navio que escale essa ilha.
5. Mas esta situação só se verifica para que essas cargas cheguem à ilha de destino mais rapidamente do que aconteceria se ficassem num porto do continente à espera de serem carregadas num navio que escale o porto de destino.

Diz-se também que o actual modelo de transportes marítimos acarreta custos muito elevados fazendo os produtos chegar às prateleiras dos espaços comerciais a preços elevados e penalizando a competitividade das empresas açorianas.

Estas afirmações só podem ser feitas por quem desconhece ou não tem em conta os seguintes factos:

1. No que respeita à Transinsular – e neste particular só nos cabe falar na Transinsular – faz, como o obriga a legislação sobre a cabotagem insular, a entrega das suas tabelas oficiais de fretes no IMT (ex-IPTM).

Da análise destas tabelas para o período de 2002 a 2018 verificaram-se aumentos entre os 17,6% e os 18,7% no preço de transporte de contentores de 20' e 40' nos trajectos Continente-Açores e Açores-Continente.

A variação do Índice de Preços ao Consumidor publicado pelo INE para o mesmo período foi de 31,42%, ou seja, cerca de mais 13% que o aumento do preço de transporte de contentores, que teve assim uma redução em termos reais desta ordem de grandeza.

Um esforço permanente de optimização de rotas e de escalas, de aumento de eficiência dos navios e das operações e de racionalização de custos, não foram utilizados para o aumento das margens e dos resultados, foram sim repassados para os utilizadores dos serviços de transporte marítimo sobre a forma de redução real dos preços por eles pagos.

2. Os preços de transporte praticados são iguais para todas as ilhas do arquipélago, independentemente das milhas navegadas para alcançar cada um dos portos e da carga para cada uma delas transportada, que em muitos casos é muito diminuta.

Se a decisão fosse livre e utilizados apenas critérios operacionais, comerciais e económico-financeiros, as escalas em algumas destas ilhas não se justificariam, ou teriam que ser praticados preços muito superiores aos actuais (o que por certo



L

aconteceria se fossem utilizados alguns dos modelos alternativos referidos no Projecto de Resolução)

3. Com vista a contribuir para a competitividade das empresas açorianas e fomentar as suas exportações, a Transinsular pratica fretes para a carga transportada dos Açores para o Continente, que são cerca de 40% inferiores aos fretes que pratica no sentido Continente - Açores.

Poder-se-ia reduzir os preços dos fretes Continente – Açores para satisfazer o desejo expresso no Projecto de Resolução do CDS-PP Açores, de fazer chegar alguns produtos às prateleiras dos espaços comerciais a preços mais baixos (se é que os importadores, grossistas e retalhistas não iriam ficar com essa margem adicional).

Mas como o custo total do transporte tem que ser coberto, isso implicaria aumentar os fretes dos produtos exportados pelos Açores, igualando o valor dos fretes em ambos os sentidos.

Isso teria um efeito extremamente perverso para as empresas Açorianas.

Por um lado, o aumento do frete para os produtos exportados iria afectar a sua competitividade nos mercados de destino. Por outro lado, a diminuição dos fretes para os produtos importados iria favorecer estes, no mercado açoriano, em detrimento dos produtos produzidos localmente.

Quanto aos modelos alternativos que, de acordo com a opinião de alguns especialistas, tornariam a operação economicamente mais vantajosa, parece-nos estarmos perante um equívoco.

Todos os modelos alternativos de que temos conhecimento baseiam-se numa realidade, que é do conhecimento geral. Transportar o mesmo volume de carga num navio grande, faz com que o custo unitário de transporte seja inferior ao que resultaria do transporte do mesmo volume de carga em vários navios de menor dimensão.

Mas isso trata-se de uma visão simplista da questão e que é completamente desajustada da realidade açoriana.

Se os Açores fossem apenas uma ilha a solução seria fácil. Mas são um arquipélago formado por 9 ilhas, com alguma distância entre elas e com algumas de pequena dimensão.

A solução para que apontam "vários especialistas ... que têm deixado públicas as suas opiniões...", é a de utilizar um ou dois grandes navios a fazer o percurso entre o Continente e

Transinsular (Açores) - Transportes Marítimos Insulares, S. A.

Av. Infante D. Henrique - 9500-769 Ponta Delgada ~ Apartado 187 ~ EC - Vasco da Gama (Ponta Delgada) ~ 9501-902 Ponta Delgada  
Telefone 296 001 000/1 ~ Fax 296 001 009 ~ Telex 8 21 76 TIA PDL P



uma ou duas das maiores ilhas dos Açores, onde seriam descarregadas as mercadorias destinadas às outras ilhas e depositadas numa ou duas plataformas logísticas e posteriormente carregadas num navio que apenas efectuaria o transporte inter-ilhas.

Se for adicionado ao custo do transporte Continente – Açores – Continente, o custo de investimento nas plataformas logísticas, o custo da descarga e depois da carga de todas as mercadorias destinadas a 5 ou a 6 ilhas e ainda o custo do transporte inter-ilhas, verificar-se-á que não são “modelos alternativos que tornariam a operação economicamente muitíssimo mais vantajosa” como refere o Projecto de Resolução em apreço.

Mas ao contrário do que parece resultar dos considerandos deste Projecto de Resolução, a questão do Transporte Marítimo de Mercadorias para os e dos Açores não se resume à escolha do modelo que parece mais barato, há que ter em conta, nomeadamente, os seguintes aspectos:

- 1) Quem vai suportar os custos acrescidos do transporte para as 5 ou 6 ilhas que deixarão de ser servidas directamente do Continente? O sobrepreço da carga e descarga na plataforma logística e do transporte inter-ilhas vai ser pago por quem? Passará a haver preços distintos entre o transporte de mercadorias para cada uma das ilhas?  
Vai o Governo Regional montar e gerir um serviço de plataforma(s) logística(s) e de transporte de mercadorias inter-ilhas, e suportar totalmente o seu elevado custo, o que não tem qualquer racionalidade económica? E se o transporte de mercadorias inter-ilhas for gratuito por que razão também não o será o de passageiros?
- 2) Fará sentido que os produtos nas prateleiras dos espaços comerciais sejam mais baratos numas ilhas do que noutras?  
Se assim não for quem e como será paga a diferença de custo?
- 3) Qual o impacto da decisão que venha a ser tomada relativamente ao ponto anterior no mercado interno e na competitividade dos produtos locais nesse mercado?
- 4) No 2º parágrafo do Projecto de Resolução são referidas as queixas dos empresários açorianos relativas às dificuldades que sentem no escoamento dos seus produtos. Se existem dificuldades quando existem 6 navios a fazer o trajecto entre os Açores e o Continente maiores dificuldades existirão quando existir só 1 ou 2 navios a fazê-lo.

De facto, para além da questão do custo do modelo, há que ter em conta questões tão ou mais importantes, tais como:

- A coesão territorial
- O impacto directo e indirecto na economia da Região
- A garantia do abastecimento da Região.

Esta última justifica umas palavras adicionais, em virtude de ter uma importância estratégica vital para uma Região como os Açores.

Avarias de navios e/ou acidentes acontecem, infelizmente, com alguma frequência. Têm acontecido no passado e continuarão a existir no futuro.

Com um modelo em que são utilizados 6 ou 7 navios a fazer o trajecto Continente – Açores – Continente como até agora, é relativamente fácil colmatar de imediato a inoperacionalidade de um navio, através do ajustamento de rotas e escalas dos restantes, como aliás tem acontecido.

Com um modelo em que seja utilizado neste trajecto apenas 1 ou 2 navios corre-se o forte risco de pôr em causa o regular abastecimento da Região, em resultado de acidente ou avaria grave de um navio. Claro que há um mercado de fretamento de navios. Mas é preciso encontrar um navio de dimensão que permita levar toda a carga necessária, mas que não seja grande demais para não impedir ou dificultar a acostagem e operação no(s) porto(s) dos Açores que vai escalar, mesmo que seja na(s) maior(es) ilha(s).

E encontrado o navio adequado será que ele estará disponível para ser utilizado de imediato? E quando estiver, em que região do globo estará e quantos dias de navegação serão necessários para chegar ao lugar de carregamento?

As consequências de uma eventual ruptura no abastecimento da Região são demasiadamente graves, para não serem devidamente ponderadas na análise de uma opção entre modelos de Transporte Marítimo de Mercadorias nos Açores.