

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA
DOS AÇORES



COMISSÃO PERMANENTE DE ECONOMIA

RELATÓRIO E PARECER

Projeto de Resolução n.º 51/XII

“Modelo alternativo de Transporte Marítimo de Mercadoria nos Açores”

14 DE OUTUBRO DE 2021



INTRODUÇÃO

A Comissão Permanente de Economia procedeu à apreciação, relato e emissão de parecer, na sequência do solicitado por Sua Excelência o Presidente da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, sobre o **Projeto de Resolução n.º 51/XII – “Modelo alternativo de Transporte Marítimo de Mercadoria nos Açores”**.

ENQUADRAMENTO JURÍDICO

A apresentação do presente Projeto de Resolução, emanado pelo Grupo Parlamentar do CDS-PP, decorre da faculdade legal atribuída aos Deputados, nos termos da alínea d) do n.º 1 do artigo 31.º do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma dos Açores (Lei n.º 39/80, de 5 de agosto, alterada pelas Leis n.ºs 9/87, de 26 de março, 61/98, de 27 de agosto, e 2/2009, de 12 de janeiro), em conjugação com o disposto no artigo 114.º do Regimento da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores (Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 15/2003/A, de 26 de novembro, alterada pela Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 3/2009/A, de 14 de janeiro).

O Projeto de Resolução em análise cumpre todos os requisitos exigidos pelo artigo 119.º do Regimento da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, o qual é aplicável por remissão do artigo 145.º do mesmo diploma.

Assim, nos termos do disposto na alínea a) do artigo 42.º do Regimento, compete à respetiva comissão especializada permanente apreciar e elaborar o correspondente relatório sobre a presente iniciativa.

Considerando a matéria da presente iniciativa, constata-se que a competência para emitir parecer é da Comissão de Economia, nos termos da Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 1/2021/A, de 6 de janeiro, que aprova as competências das comissões especializadas permanentes.



APRECIÇÃO NA GENERALIDADE E ESPECIALIDADE

O proponente, em sede de exposição de motivos, refere 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 entre estas e o Continente.

A economia açoriana está estrangulada pelos transportes, sucedendo-se as queixas dos nossos empresários sobre as dificuldades que sentem quanto ao escoamento dos produtos da pesca, da agricultura e da pecuária, bem como quanto aos atrasos verificados na mercadoria vinda do Continente. Ora por falta de capacidade de carga, ora porque os horários não estão devidamente articulados, ora porque simplesmente o navio não vem.

Não temos qualquer dúvida de que um modelo de transportes marítimos que resolva as questões logísticas das mercadorias é seguramente o investimento com maior retorno para a economia da Região.

O atual modelo de transportes marítimos, em que a cabotagem insular é realizada por três operadores, a Transinsular, a Mutualista e a GSLines, os quais, supostamente, fazem o transporte direto do Continente à ilha de destino, acarreta, aparentemente, custos demasiado elevados, que penalizam a competitividade das nossas empresas.

Este aparente sobrecusto é supostamente aduzido ao facto de neste momento a carga trazida para a Região estar 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.

Apesar destas empresas que operam nos Açores não serem subsidiadas pelo orçamento da Região, são, na realidade, pagas pelo dinheiro dos açorianos, uma vez que os produtos chegam às prateleiras dos espaços comerciais a preços mais elevados por via desse sobrecusto.



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.

Também o transporte e distribuição de carga inter-ilhas pode ser um fator de desenvolvimento da economia regional, potenciando os negócios com empresas locais que poderão ser, por esta via, tão competitivas como qualquer outra empresa do Continente.

Há não muito tempo, vários especialistas nesta matéria, de simpatias transversais ao espectro político-partidário da Região, têm deixado públicas as suas opiniões sobre modelos alternativos que tornariam a operação economicamente muitíssimo mais vantajosa” e propõe que a Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores recomende “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 e transporte de carga inter-ilhas”.

PROCESSO EM ANÁLISE

A Comissão de Economia deliberou proceder às audições às empresas Transportes Marítimos Parece Machado, Barcos do Pico, Transportes Marítimos Graciosenses, ao Comandante Lizuarte Machado, ao Eng.º José Ribeiro Pinto e ao Secretário Regional dos Transportes e Turismo, bem como solicitar pareceres escritos aos Conselhos de Ilha dos Açores, à Federação Agrícola dos Açores, à Federação das Pescas dos Açores e à Câmara do Comércio e Indústria dos Açores.

As audições às empresas Transportes Marítimos Parece Machado, Barcos do Pico e Transportes Marítimos Graciosenses ocorreram no dia 11 de maio de 2021, pelas 10h00, 11h30 e 15h00, respetivamente, e as audições ao Comandante Lizuarte Machado e ao Eng.º José Ribeiro Pinto ocorreram no dia 12 de maio de 2021, pelas 11h30 e 15h00, respetivamente.

As audições à Transinsular, GS Lines, Mutualista e ao Dr. Mário Fortuna ocorreram no dia 21 de junho de 2021.



A audição ao membro do Governo ocorreu no dia 9 de julho de 2021.

• **Audição da empresa Transportes Marítimos Parece Machado e da Empresa Barcos do Pico:**

O representante da empresa Transportes Marítimos Parece Machado e da Empresa Barcos do Pico, Manuel Cristiano, começou por afirmar que era necessário alterar a lei de 1947 que limita a navegação inter-grupos de ilhas, exigindo vistorias e licenças especiais, restringindo, assim, o tráfego local a percursos muito pequenos.

O Deputado Miguel Costa perguntou se o estudo proposto nesta iniciativa deveria incluir o tráfego local e a possibilidade de navegar em todos os grupos dos Açores.

Manuel Cristiano disse que as empresas estavam confinadas a navegar apenas no seu grupo e achava que poderiam fazer muito mais, complementando a cabotagem insular trazendo benefícios para todos. Ressalvou que concordava com a complementaridade e mar único, contrariando os atuais três mares.

Relativamente ao modelo atual, adiantou que poderá não ser perfeito, mas que funcionava bem.

O Deputado Miguel Costa perguntou se entendia que o modelo atual poderia melhorar complementado com o tráfego local.

O Empresário disse que pensa que a complementaridade vinha melhorar o sistema.

O Deputado António Vasco Viveiros começou por dizer que via este estudo como uma oportunidade para as pequenas empresas regionais, porque poderíamos melhorar a frequência e o preço.

Perguntou se concordava com a criação de um grupo de especialistas e como deveria ser esse estudo realizado.

O Empresário disse que, no seu entendimento, o estudo já tinha começado, com esta primeira abordagem ao ouvir as pessoas envolvidas, aconselhando que o grupo de trabalho deveria ser constituído por conhecedores da realidade Açoriana e que deveriam recolher o máximo de informação junto dos operadores.



O Deputado Rui Martins referiu que a ideia não era inquirir, mas antes chegar a um modelo que se traduza na melhoria do serviço, não querendo dizer que o atual está ou não errado.

Manuel Cristiano chegou à conclusão de que se este modelo existe há muito tempo é porque não é mau, acrescentando que há coisas a melhorar.

Disse ainda que os condicionalismos de que alguns se queixam vão continuar a existir, acrescentando que só existem dois bons portos nos Açores, o de Ponta Delgada e o da Horta.

Disse que quando se mexe numa coisa, estraga-se outra, lembrando que é preciso ter cuidado ao exigir mais frequências às empresas do tráfego local, porque, pela importância que têm devem ter alguma proteção, pois as receitas não são grandes, concluindo esta sua intervenção dizendo que podem fazer o estudo, mas que os deixem trabalhar.

O Deputado Rui Martins referiu que a pretensão do estudo era encontrar uma boa solução que conjugasse esforços em benefício dos Açorianos.

O Deputado Nuno Barata disse que a Atlanticoline causou constrangimentos ao tráfego local porque fez anúncios dos ferries que retraiu as empresas nas suas opções de investimento.

Manuel Cristiano afirmou que as empresas do tráfego local tinham perdido com a entrada dos ferries (mais pequenos) mas que as pessoas estavam satisfeitas, acrescentando que nas ilhas do triângulo tinha perdido 30% da receita.

O Deputado Marco Costa perguntou se as empresas tivessem outra frota poderiam servir melhor as ilhas.

O Deputado Miguel Costa abordou a incongruência de o PSD estar a apresentar uma solução na República enquanto o CDS nos Açores está a propor um estudo.

Referiu, de seguida, que devia-se fazer toda a recolha de informação para depois pôr a parte técnica a trabalhar, lembrando que a Norma Açores já tinha trabalho feito. Perguntou ao convidado o que achava de adquirir-se um navio por fundos públicos em parceria com empresas do tráfego local.



Manuel Cristiano reconheceu que já havia muito trabalho feito sobre esta matéria. Relativamente à parceria público privada disse ter muitas dúvidas e explicou com o exemplo da Transmaçor que se capitalizou e os privados ficaram sem nada.

O Deputado João Costa afirmou que era necessário repensar os transportes marítimos nas ilhas com menor volume de cargas para não ficar nas mãos de algum mercantilismo, confirmando que este estudo urge.

O Deputado Nuno Barata referiu que ninguém ia investir quando a Região é ela própria concorrente.

O Deputado António Vasco Viveiros disse que para além de se manter o preço igual para todas as ilhas, um novo modelo poderia trazer novas oportunidades.

- **Audição da empresa Transportes Marítimos Graciosenses:**

O representante da empresa Transportes Marítimos Graciosenses, representada pelo Dr. Carlos Raulino, começou por dizer que primeiro era necessário ouvir as pessoas da área e depois fazer caminho. Lembrou que esta problemática só era tratada em dois momentos: quando havia novo Governo ou quando o Governo estava de saída.

Referiu que o diagnóstico estava feito, ou seja, este modelo estava testado e, não sendo perfeito, tem servido as ilhas dos Açores.

Referiu que a área dos transportes tem muito dinheiro investido, ressalvando os portos de Ponta Delgada e da Horta como muito bem feitos, considerando, no entanto, que no processo autonómico fizeram-se investimentos com muitos problemas como é o caso de portos mal orientados, dando como exemplo o porto da Calheta.

Acrescentou que muitos desafios passam pela dificuldade de adequar a lei nacional à nossa realidade.

Disse ainda que a Portos dos Açores tinha 235 trabalhadores com um custo com pessoal na ordem dos 13 milhões de euros e uma faturação de 20 milhões, acrescentando que o trabalho nos portos deve ser feito pelos operadores e a Portos dos Açores deve-se incumbir apenas do planeamento.



Referiu ainda que a única reestruturação que foi feita no sector data de 1994 onde foi feito o saneamento da irracionalidade do custo, um investimento de 2 milhões de euros financiado pelas empresas e discutida entre as três câmaras de comércio e indústria., recorrendo a um empréstimo pago em 5 anos, passando, deste modo, de 210 estivadores para apenas 60 estivadores.

Segundo o convidado, esperava-se que, de seguida, fosse reestruturada a Porto dos Açores mas tal não tinha acontecido, lembrando que quando existe diálogo consegue-se resolver os entraves.

Disse que a sua empresa tinha 3 navios, talvez a maior frota registada no país. Deu o exemplo da compra do N/M Espírito Santo na Noruega, misto, que podia transportar passageiros, combustíveis e carga Ro-Ro, país cujo modelo é garantir a conetividade das comunidades e com base na paletização.

Relativamente aos Açores, o Administrador disse que não era possível fazer todas as ilhas, acrescentando que as empresas de tráfego local nunca receberam subsídios, nem precisam, necessitando apenas de definição do mercado e de estratégia para o sector, dando nota que para as empresas investirem têm de saber com o que contam.

Referiu ainda que a sua empresa acudiu à ilha das Flores logo após o Lorenzo, embora prejudicando todas as ilhas do Grupo Central e que também assegurou a ligação ao Corvo, acrescentando que não tinham adquirido um navio porque não houve apoios, nem definição, nem propósito.

Segundo o Administrador os estudos existentes ficaram na gaveta porque não interessavam, dando o exemplo da operação da cabotagem insular, com 7 navios a operar quando poderiam ser apenas 2 ou 3, explicando que o custo do contentor para S. Miguel está a suportar o custo para outras ilhas.

Relativamente a um novo modelo, o Administrador referiu que este Governo já tinha falado com muita gente e que, por isso, estavam no bom caminho, no entanto alertou que o assunto ainda era discutido de forma fechada.

Por fim, disse que eram necessárias soluções técnicas para o futuro e que esse estudo deveria ser realizado por uma entidade externa e completamente independente, com gente capaz.



O Deputado Nuno Barata mostrou a sua satisfação pelo facto de o convidado concordar com ele, ou seja, que o atual modelo tem custos para S. Miguel.

Disse ainda que era dramático que a empresa Portos dos Açores tivesse encargos com pessoal na ordem dos 13 milhões de euros quando apenas faturava 20 ou 21 milhões de euros, mas explicou que a tabela dos serviços prestados já não era atualizada há muito tempo.

Concorda que era bom debater com os operadores, os transportadores, o sector importador e o sector exportador, sem que toda a gente esteja envolvida, garantindo que não faz qualquer sentido criar-se um novo modelo se não houver coragem para o aplicar.

Perguntou se os TMG fizeram algum tipo de investimento na sua frota enquanto ouve o Governo dizer-lhes vai fazer concorrência.

O Administrador afirmou que a sua empresa não tinha feito investimento devido a essa incerteza, mas que estava preparada para investir nos dois níveis, primeiro remodelando o que tem e depois, se houver política definida diz que estão preparados para investir a outro nível.

O Deputado Rui Martins disse que o que interessava ao CDS era um estudo que seja claro, sem preconceitos e perguntou quais as maiores virtudes e os maiores defeitos do atual modelo.

O Dr. Carlos Raulino disse que, infelizmente, por vezes tem de ser uma entidade externa a fazer a harmonização das ideias internas, afirmando que não lhe parecia que existisse competência nem independência interna para fazer esse estudo.

Disse ainda que a palavra que pode definir esse estudo é o compromisso: 3 armadores externos que podem ligar o continente aos Açores e os 3 armadores do tráfego local a fazer a distribuição entre as ilhas, com um plano para os próximos 10 anos.

O Deputado António Vasco Viveiros começou por dizer que, numa primeira fase, far-se-ia um estudo com técnicos independentes com as premissas da regularidade / oportunidades / preço, que são comuns a outras políticas públicas. Numa segunda fase seria a auscultação.

Perguntou qual o peso dado às empresas pequenas da Região para criar oportunidades.



O Administrador começou por dizer que tinha havido unanimidade dos Conselhos de Ilha de que o modelo atual não servia.

Recordou que o transporte de mercadorias é serviço público e que tinha havido indevidamente uma separação entre o marítimo e o aéreo. Na sua opinião havia muita facilidade em dar dinheiro à SATA, mas muita dificuldade em dar ao tráfego local, explicando que não querem proteção, mas apenas clarificação e definição para os próximos 10 anos, porque as empresas ajustam-se.

O Deputado Miguel Costa perguntou que modelo defendia, se seria centralizar a carga numa ou em duas ilhas, se seria o Governo a comprar os navios ou pagar os sobrecustos e se defendia o modelo proposto pelo PSD na República que, na sua opinião, é centralista e bairrista.

O Administrador disse que achou estranho aparecer uma proposta concreta, mas entende que o modelo deve ser definido e deve ser justo, depois os armadores adaptam-se à nova realidade.

O Deputado Carlos Furtado é de opinião que o novo modelo vai parar às duas entradas diretas e depois o tráfego local faz o resto. Perguntou se Ro-Ro é oportuno nestas circunstâncias.

O Administrador afirmou, usando um exemplo, que assim o preço dos contentores poderia baixar em alguns portos, mas que era importante saber quanto pesa por cada operador, decompor o preço, porque o frete não é o único responsável pela faturação.

Relativamente ao Ro-Ro, o convidado acha que é interessante, mas que não queria antecipar conclusões para não ferir o estudo.

O Deputado João Costa afirmou que o período de indefinição tinha obstruído a possibilidade de investimento, nomeadamente no armazenamento da carga paletizada, deixando assim de fora o tráfego local.

Pedi para concretizar erros no Porto das Pipas e se conhecia o último projeto do Porto da Horta. Perguntou ainda se os TMG tinham condições para investir para desígnio do mercado interno.

O Dr. Carlos Raulino reafirmou que os TMG tinham condições para investir, mas precisam saber que apoios podem aceder e qual o entendimento e as prioridades deste novo quadro comunitário, estando também disponíveis para apostar na inovação.



Afirmou ainda que o regime de apoios tem sido insuficiente para os TMG, alertando os membros da comissão que por vezes os navios da empresa têm de ir a Lisboa por pequenas avarias devido a limitações do sistema de elevação do porto de pescas da Praia da Vitória.

Relativamente ao Porto das Pipas entende que é um erro crasso, porque a marina tinha atrofiado a entrada do cais e agora estavam a atrofiar ainda mais. No que concerne ao Porto da Horta referiu que com a alteração fica bastante melhor e melhor organizado.

- **Audição do Comandante Lizuarte Machado:**

O Comandante Lizuarte Machado começou por dizer que considerava oportuno este Projeto de Resolução porque, no seu entendimento, fazia todo o sentido os modelos de gestão serem avaliados de forma constante.

Adiantou que tinha solicitado aos serviços da Assembleia para distribuir um documento feito por si, o menos técnico possível para ser acessível, que faz um enquadramento legal deste mercado que, apesar de liberalizado, tem as obrigações de serviço público, que contém a sua quantificação e a quantificação de outros modelos alternativos.

Explicou que este documento não fazia a defesa deste ou de qualquer outro modelo, sendo certo que qualquer que seja tem de ser incentivador das exportações em detrimento das importações e tem de servir todos os Açorianos e não apenas alguns.

O trabalho aborda as implicações que tem a ver com a nossa localização geográfica, a excentricidade relativamente ao tráfego internacional, custos de transporte (diretos e distância a percorrer), abordando, nomeadamente alguns estudos internacionais que esclarecem que o custo para os Açores é superior à Madeira e Canárias, primeiro devido à distância e depois devido à falta de escala.

Referiu ainda que qualquer modelo deverá ter obrigações de serviço público, quer seja com ou sem indemnizações. Disse ainda que o serviço se realiza independentemente das taxas de ocupação, e que seria importante perceber se há abusos nos preços, se há concorrência, se é justo ou se tem preços marginais elevados.

Disse ainda que o modelo atual tinha uma margem de negócio de 8,5% e as amortizações eram de 4 - 4,5%, chegando à conclusão que não havia margem para investir em novos navios.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

De seguida avançou com as percentagens de carga em cada um dos portos, demonstrando as assimetrias:

Porto	Cont / Açores	Açores / Cont	Açores / Açores
PDL	59,16%	65,37%	71,60%
PV	23,26%	21,76%	13,51%
Hor	5,65%	3,50%	3,08%
S. Roque	5,00%	4,60%	2,91%
Velas	3,17%	2,30%	2,11
VP	1,43%	1%	1,73%
Gra	1,19%	0,95%	2,13%
Flo	1,14%	0,52%	2,95%

O Deputado Miguel Costa disse que o Dr. Carlos Raulino defendia a existência de 2 grandes portos e depois a distribuição por navios mais pequenos, pergunta se isso implicará baldeação e desconsolidação de contentores e quem arranja os navios, que são intermédios, ou seja, não são de tráfego local nem de cabotagem insular e como será feita a compensação desses custos.

Referiu que, na sua opinião, este modelo com 2 *hubs* não reduzia custos, nem sequer os intervenientes no processo.

Relativamente à proposta de lei apresentada pelo PSD na República, entende que esta altera os pressupostos, perguntando a sua opinião.

Segundo o Comandante, todos os empresários conhecem a estruturas de custos das suas empresas, mas ignoram ou fazem por ignorar a estrutura de custos das outras empresas. O conceito de 2 *hubs* (Ponta Delgada e Praia da Vitória) é mais caro do que o atual modelo.

Disse ainda que esse conceito tem vindo a evoluir desde 1996 e que é muito fácil dizer-se que se faz a distribuição da carga nos Açores, sem saber as implicações na desconsolidação dos contentores e os custos e depois vir dizer que não há apoios para a aquisição de navios. Referiu que se houvesse apoios para a compra dos navios também queria ser empresário, afirmando que essa não era a solução.

Relativamente à posição do Eng. Ribeiro Pinto no jornal Diário Insular de 21 de junho de 2016, que é igual à do Dr. Carlos Raulino, este defendia 2 *hubs*, Ponta Delgada e Praia da Vitória, com 8 navios a fazerem a ligação direta de Lisboa e Leixões, com rotações semanais, seria 120% mais



caro do que o modelo atual. Numa segunda versão, com 2+2 navios e com rotações de 11 dias, esse modelo ficava 42% mais caro.

Disse ainda que o estudo a que se referem sempre, da Logistema, não tinha credibilidade porque não tinha ponderado o porto de saída do continente.

Relativamente à Proposta de Lei 782 do PSD, chamou a atenção do Deputado Moniz relativamente à segurança jurídica porque não revoga o 7/2006, embora transcreva parte, mas não se sabe qual se aplica, classificando esta proposta uma confusão que vai, de certeza, ser chumbada na Assembleia da República.

O Deputado Rui Martins disse que este estudo vai ser feito por entidades independentes que analisem os modelos e sem ideias pré-concebidas, perguntando se não deve ser assim.

O Comandante respondeu que o modelo atual deve se avaliado, tal como os alternativos, mas avisou que existem estudos para todos os gostos, concluindo que nos anteriores faltou a RAA estar representada e que era fundamental conhecer a Região.

O Deputado António Vasco Viveiros referiu que o objetivo era ver se podíamos ter preços mais baixos, maior fiabilidade e a criação de oportunidades para o tráfego local, dizendo ainda que até o modelo poderia ser o atual. Defende um estudo transversal, com a nomeação de um grupo de trabalho, sem interesses, formado por especialistas e que se traduza em ganhos para a economia regional.

O Comandante Lizuarte Machado disse que concordava com a subsidiação, mas com a leitura de todas as componentes, tal como concordava com a criação do tráfego regional, mas defende que o princípio da continuidade territorial tem de ser aplicado também ao transporte marítimo, como acontece com as regiões ultraperiféricas que não os Açores e a Madeira.

- **Audição do Eng. José Ribeiro Pinto:**

O Eng. José Ribeiro Pinto apresentou-se como defensor da mudança do atual sistema de transporte marítimo de mercadorias e considera positiva esta iniciativa.



Defende um estudo independente e fora das pressões dos atuais *players*, fazendo sentido duas portas de entrada tendo em conta que os grupos central e ocidental têm um volume de carga que representa 40% do total.

Segundo o convidado, seria boa ideia essas duas portas de entrada porque o porto de Ponta Delgada não aguenta com todo o movimento e o porto da Praia da Vitória está vazio. Defendeu, neste contexto, a ampliação do porto de Ponta Delgada.

O Deputado Rui Martins perguntou se defendia um estudo independente para se encontrar soluções, nomeadamente incidir num melhor serviço a melhor preço para depois haver uma decisão política.

O Eng. Ribeiro Pinto concordou com o Deputado e acrescentou que, apesar do atual sistema não ter subsídio e ser autossustentável, estávamos a pagá-lo nas prateleiras dos supermercados.

Lembrou que há hipóteses de reduzir custos, adiantando que hoje se caminha para a logística, não se podendo continuar a pensar que o contentor sai de Lisboa até ao porto de destino. Deu nota que estava a referir-se apenas a baldeação e não à desconsolidação, que eram coisas diferentes.

O Deputado Miguel Costa perguntou se havia cartelização no atual modelo e como deveria ser distribuída a mercadoria a partir das duas entradas.

O Eng. Ribeiro Pinto, relativamente à cartelização, afirmou que não sabia dizer se havia ou não.

Referindo-se ao estudo do Comandante Lizuarte Machado, afirmou que este não tinha em conta a alteração dos navios, porque essa alteração poderíamos poupar cerca de 20 milhões de euros, acrescentando que se não houver alteração dos navios o atual modelo estaria bem.

O Deputado Miguel Costa considerou que o atual mercado não liberta fundos para mudar os navios e perguntou que tipo navios, quais as dimensões e se incluía o tráfego local.

O Eng. Ribeiro Pinto disse que a renovação da frota era uma questão normal e que teriam de ser mais pequenos, tipo N/M Vitorino Nemésio ou o N/M Malena, com meios próprios de carga.



Referindo-se à operação do N/M Vitorino Nemésio disse que só tinha falhado porque alguém lhe tirou o cimento, até porque estava a prestar um bom serviço.

A este propósito, referiu que os portos de Ponta Delgada e da Praia da Vitória necessitam de novas gruas.

Relativamente à questão do tráfego local, o convidado adiantou que tinha de se incluir todos os operadores para o novo sistema e não afastar a Portos dos Açores, que deve continuar a gerir os portos.

O Deputado Miguel Costa disse que se houver cartel no sector não havia modelo que lhe resistisse.

O Eng. Ribeiro Pinto disse que a cartelização é proibida e que cabe à autoridade vigiar, lembrando que há sempre uma tendência de aproximar os preços, reconfirmando que não sabia se havia ou não cartelização.

Referiu ainda que um novo sistema só funcionaria se a parte que se poupasse no Lisboa / Açores derramasse no inter-ilhas.

O Deputado João Costa considerou que não se poderia esperar mais tempo com esta indefinição.

O Deputado Nuno Barata Referiu que o modelo atual não era perfeito e que os consumidores Açorianos ou pagam, qualquer que seja o modelo, nas prateleiras ou então nos impostos, perguntando se o modelo que o convidado fala defende que a República pague os sobrecustos.

O Eng. Ribeiro Pinto referiu que temos de avançar para este novo modelo que também é autossustentável e que sai mais barato do que o atual.

- **Audição da Transinluar (Dr. João Pedro Costa e Dr. Caetano Costa Macedo):**

O Dr. João Pedro Costa referiu, a propósito desta iniciativa, que havia sempre uma preocupação relativamente ao atual modelo que já teve vários estudos de empresas externas, afirmando que, na opinião da empresa, é o que melhor serve com melhor custo, lembrando que a inovação tecnológica faz aumentar os encargos.



O Deputado Rui Martins, alertou para o facto que não estava em causa mudar apenas por mudar e perguntou se concordavam em fazer-se um estudo de modo a poder-se baixar os custos.

O Dr. Caetano Costa Macedo adiantou que concordava que se realizasse o estudo, mas referiu que o modelo atual tinha vindo a ser melhorado e sublinhou que quanto mais complexo for o modelo maiores seriam os custos.

Referiu ainda que a Transinsular apenas fazia cabotagem insular ao preço uniforme estabelecido nas OSP e que a angariação de contentores era feita apenas pelos transitários.

O Deputado Rui Martins referindo-se a informações de que ficava carga atrás, perguntou qual a capacidade deste serviço.

O Dr. Costa Macedo disse que o modelo já teve 8 navios, passou para 6 e agora era servido por 7 navios.

O Deputado José Ávila perguntou se as empresas recebiam ajudas públicas para prestar este serviço, se achava que se tratava de um serviço liberalizado e se havia combinação de preços entre as empresas.

O Dr. Costa Macedo afirmou que não podiam receber ajudas públicas, reafirmando que o modelo atual é bom. Disse ainda que se tratava de um modelo liberalizado, confirmando não haver combinação de preços, mas apenas o mercado a funcionar.

O Dr. João Pedro Costa acrescentou que não havia combinação de preços, mas que existiam outros acordos que eram uma das virtudes deste modelo.

O Deputado António Vasco Viveiros lembrou que esta iniciativa já tinha sido inviabilizada há 3 anos, acrescentando que o caminho para um novo modelo não estava no espírito desta iniciativa, podendo mesmo vir a integrar o atual, mas que, na sua opinião, fazia sentido estudar-se esta matéria. Lembrou que existia um conjunto de ilhas que imobilizava navios e que o sistema se tornava ineficiente, concluindo que o modelo não era liberalizado.

O Dr. Costa Macedo afirmou que o atual modelo não permitia deixar de ir a uma ou outra ilha, acrescentando que tornar o modelo mais eficiente implicaria maiores custos, adiantando que



para um o regular abastecimento de todas as ilhas este modelo era o mais correto. Disse ainda que a ideia era tocar o mínimo possível na carga transportada.

O Dr. João Pedro Costa acrescentou que tinham já sido feitos ajustamentos, como foi o caso do Leixões – Praia da Vitória.

Lembrou ainda que no passado recente havia o N/M Vitorina Nemésio que fazia a distribuição de carga nos Açores, mas cuja operação tinha sido descontinuada por exigências do mercado.

O Deputado Nuno Barata disse que este modelo era pago pelos contribuintes, “mais por uns do que por outros”.

Referiu que a questão da regularidade iria ser sempre um problema, perguntando o número de reclamações por entrega tardia da mercadoria.

O Dr. Costa Macedo afirmou que as reclamações eram reduzidas porque as empresas, de forma geral, cumpriam apesar de fatores externos não controláveis.

Referia que eram obrigados a manter os fretes iguais para todas as ilhas e que apesar de S. Miguel e Terceira representarem 65 a 70% do mercado tinham de ir às outras ilhas, concluindo que “não havia outra escolha”.

O Dr. João Pedro Costa acrescentou que a CCI AH tinha apresentado uma queixa relativamente a atrasos, mas que a autoridade achou que havia cumprimento.

O Deputado Nuno Barata insistiu que as ineficiências de alguns portos eram suportadas por outros portos.

O Dr. Costa Macedo esclareceu que essas ineficiências eram suportadas pelo sistema.

O Deputado Pedro Neves disse que as empresas pensam no retorno e que mudar a situação atual poderia complicar, daí concluir que para os operadores o estudo possa ser desnecessário.

O Dr. Costa Macedo respondeu que o estudo era positivo e que podem surgir alterações ao modelo atual, mas que o objetivo do lucro está ligado aos fortes investimentos no serviço.



O Deputado Gustavo Alves fez perguntas sobre preços dos contentores de Lisboa para as Flores e de Ponta Delgada para as Flores.

Perguntou ainda por que razão o N/M Malena chegava às Flores à Sexta-feira inviabilizando a distribuição da mercadoria no dia seguinte por ser fim de semana, apelando para que chegue mais cedo.

O Dr. João Pedro Costa referiu que o horário tinha sido feito em sintonia com as forças vivas das Flores, conciliando com o melhor momento para garantir as exportações e por esperar a carga que chega do continente aos Açores, acrescentando que sempre que é possível sair mais cedo isso é feito, lembrando, no entanto, que é preciso contar com o congestionamento dos portos da Praia da Vitória e de Ponta Delgada.

O Deputado Carlos Furtado perguntou se a questão se prendia com a dúvida da necessidade de barcos maiores sem intervencionar a carga ou barcos mais pequenos e fazer transbordos.

O Deputado Rui Martins refere que o objetivo é ter fretes mais económicos, mais rápidos e sem baldeação.

O Deputado Gustavo Alves perguntou se não seria possível centralizar a carga na Terceira e depois o Malena fazer a passagem e recolher essa carga para a transportar para as Flores.

O Deputado Pedro Neves perguntou se concordavam com a subsidiação da cabotagem insular caso a UE o aceitasse.

O Dr. Costa Macedo referiu que não havia apoios aos armadores há 30 anos. Disse ainda que aumentar o tamanho dos navios não permitiria operar em todos os portos e se houver redução do número de navios havia o risco da substituição em caso de avaria.

O Dr. João Pedro Costa acrescentou que os navios maiores operam com equipamentos em terra que não existem em todos os portos, reafirmando que o atual modelo era o melhor senão já teria sido alterado.

Relativamente às Flores, esclareceu, a título de exemplo, que o Malena estava à espera da fruta, disponibilizada apenas na quarta-feira, para depois rumar às Flores e concluiu que não era viável à empresa passar pela Terceira.



- **Audição da GS Lines (Dr. Duarte Rodrigues):**

O Dr. Duarte Rodrigues fez uma primeira análise à iniciativa e começou por levantar dúvidas relativamente a algumas questões levantadas no preâmbulo, dizendo que tem havido um grande esforço para colmatar as dificuldades e servir a Região e que existe flexibilidade, dando o exemplo da substituição de um navio para satisfazer a procura.

Disse ainda que a sua empresa cumpria o DL 7/2006, lembrando que só existiam 3 ilhas que não tinham escala semanal e que todos os armadores iam às ilhas e quando não fossem subcontratavam para satisfazer as necessidades.

Referiu que a solução servia e que não tinha encargos para a Região Autónoma dos Açores, embora admita estar aberto a compensações.

A título de exemplo, lembrou que os preços dos transportes estavam 3 vezes acima do ano passado, mas que os Açores tinham sido poupados, sublinhando que o atual modelo é o mais adequado por se mostrar equilibrado.

O Deputado Rui Martins perguntou se existiam queixas de atrasos e se havia concertação já que os preços praticados eram semelhantes e se o tráfego local poderia servir de complemento à cabotagem insular.

O Dr. Duarte Rodrigues disse que o DL garantia a total liberalização e que este era o melhor garante, afirmado que o mercado era autorregulado, muito longe da cartelização, confirmando que este mercado era muito competitivo.

Referiu que a atual legislação protege a Região Autónoma dos Açores e que não deve ser mexida porque acabar com as OSP poderia comprometer o abastecimento das ilhas, daí recomendar uma abordagem cautelosa.

Relativamente ao tráfego local, o Administrador respondeu que não o conhecia.

O Deputado Carlos Furtado perguntou se o atual modelo já estaria otimizado ao máximo.

O Dr. Duarte Rodrigues afirmou que não estava descansado e que a empresa tem refletido sobre as premissas do atual modelo que tem vindo a ser ajustado olhando para o mercado.



O Deputado Gustavo Alves quis saber os preços de contentores de 20`e 40`de Lisboa para as Flores e de Ponta Delgada para as Flores.

O Administrador referiu que, relativamente aos preços, não tinha havido aumentos a acompanhar a inflação, como seria normal.

O Deputado José Ávila perguntou o que achava da solução de concentrar a carga em um ou dois *hubs*.

O Administrador referiu que o preço da alteração do modelo poderia ser doloroso e que iria exigir investimentos avultados, afirmando que a questão dos dois *hubs* deveria ser estudada, afirmando ainda que a operação com navios de maior dimensão deveria ser bem ponderada.

O Deputado António Vasco Viveiros recordou que se estava apenas a falar de um estudo que possibilite encontrar vantagens, perguntando se não fazia sentido reavaliar o atual modelo após 20 anos, justificando que do ponto de vista teórico valia a pena alterar o modelo para tornar a economia mais competitiva.

O Dr. Duarte Rodrigues concluiu a audição reafirmando que o atual modelo era o que melhor servia a RAA e que satisfazia as suas necessidades, mas que estão disponíveis para estudar o assunto.

- **Audição da Mutualista (Dr. José Raposo e Cmte. Fernando Dias):**

O Dr. José Raposo iniciou a abordagem ao diploma apresentando números respeitante aos movimentos dos portos dos Açores, que se sintetiza no quadro abaixo inserido:

Porto	Cont / Açores	Açores / Cont	Açores / Açores
PDL	59,16%	65,37%	71,60%
PV	23,26%	21,76%	13,51%
Hor	5,65%	3,50%	3,08%
S. Roque	5,00%	4,60%	2,91%
Velas	3,17%	2,30%	2,11
VP	1,43%	1%	1,73%
Gra	1,19%	0,95%	2,13%
Flo	1,14%	0,52%	2,95%



Referiu ainda que o mercado da cabotagem insular era liberalizado, sem custos para a RAA e que a oferta era muito superior à procura.

Referiu ainda que os portos dos Açores tinham condições, ressalvando que existiam problemas no Cais do Pico e em Vila do Porto.

O Dr. José Raposo disse, ainda, que a Mutualista iria aceitar fazer-se esse estudo, mas que não seria correto esse mesmo estudo partir das conclusões para os pressupostos, lembrando os presentes que o mais importante era manter este serviço para todas as ilhas.

Referiu ainda que existiam três armadores que não podiam fazer acordos e práticas concertadas, lembrando que é preciso estar atento à vertente da viabilidade do modelo.

Referiu que para fazer-se um estudo deveria formar-se um Grupo de Trabalho que incluísse os armadores, a Portos dos Açores e os empresários.

O Deputado Rui Martins disse que não devia ser um qualquer gabinete a fazer esse estudo, mas antes gente que perceba do assunto, afirmação que mereceu a concordância do convidado.

O Deputado António Vasco Viveiros perguntou se esta não poderia ser uma oportunidade para melhorar o serviço.

O Administrador disse que não vinha a esta Comissão para opinar. Referiu que ia esperar pelo estudo, mas alertou que o custo mínimo de um navio rondava os 20 milhões de euros, concluindo que se deve estudar tudo.

O Comandante Fernando Dias, referindo-se a um estudo existente da CCI AH, afirmou que se tinham esquecido do porto de Leixões e que a executar-se, o preço inter-ilhas triplicava, concluindo que os números ali apresentados não estavam bem.

O Deputado Carlos Furtado perguntou se o modelo como o do N/M Vitorino Nemésio não seria adequado.

O Dr. José Raposo respondeu com a pergunta: “veja quanto custa manter o Malena?”.



O Comandante Fernando Dias acrescentou que se fosse viável, a Transinsular teria recomeçado com ele.

Lembrou, no entanto, que para o modelo funcionar melhor era necessário um terminal para as ilhas no continente.

O Deputado Miguel Costa começou por dizer que a redundância saía caro, lembrando as dúvidas se os navios devem ou não ter gruas.

Referiu ainda que a questão do terminal no continente era essencial e que esta necessidade tinha de estar em cima da mesa.

Perguntou se seria possível rentabilizar o atual modelo, com dois centros logísticos nas ilhas e com o complemento do tráfego local ou das próprias empresas de cabotagem insular.

O Administrador disse que as gruas nos portos estão sujeitas a intempéries e avariam muito por falta de uso, daí defender-se as gruas nos navios.

Referiu ainda que o atual modelo possibilitava acordos operacionais que tem trazido melhorias.

O Comandante acrescentou que em 2025 acabavam as concessões no porto de Lisboa e que o processo alfandegário tratava os Açores como se fosse a China, perguntando porque o faz em Lisboa e depois nos Açores.

Disse ainda que é possível otimizar o atual modelo, mas mexer pode alterar o equilíbrio a que se chegou e alterar os custos, lembrando que o mercado local é muito pequeno e que o tráfego local pode complementar a oferta, mas não era com o N/M Baía dos Anjos.

- **Audição do Dr. Mário Fortuna:**

O Dr. Mário Fortuna começou por dizer que esta iniciativa era bastante oportuna, pois, na sua opinião, existiam dúvidas relativamente aos estudos anteriores que necessitavam de ser esclarecidas.

Acrescentou que era possível melhorar o modelo atual através de especialistas e com um caderno de encargos sem condicionar ninguém.



Disse ainda que os transportes eram caros, porque obrigavam as empresas a ir a outras ilhas.

Referiu que os transportes marítimos eram mal-amados porque o Governo da República não tinha a mesma atitude que tinha relativamente aos transportes aéreos.

Esclareceu que os transportes eram caros e pago por todos, voltando a lembrar que este estudo era oportuno e que já devia ter sido feito há mais tempo.

Para o Dr. Mário Fortuna, a questão dos portos também era importante, concluindo a sua introdução dizendo que para dinamizar o mercado interno os transportes devem ser apoiados.

O Deputado Rui Martins afirmou que a iniciativa do Deputado Paulo Moniz (AR) tinha sido prematura porque, no seu entendimento, deveria primeiro promover-se o estudo e só depois tomar decisões e que esse estudo deveria pôr em causa todas as variáveis.

O Dr. Mário Fortuna disse que esse estudo deveria ser completo e pôr em causa o atual modelo e estudar melhor o mercado interno, havendo uma série de cenários com um caderno de encargos muito bem pensado e sem restrições.

Relativamente à iniciativa do Deputado Paulo Moniz, afirmou que a achou meritória, lembrando que essa era uma obrigação da República.

O Deputado Rui Martins, em réplica, que o CDS-PP não pretendia que o estudo fosse encomendado para uma determinada solução.

O Deputado António Vasco Viveiros começou por dizer que não se devia deixar cair a iniciativa do Deputado Paulo Moniz e perguntou como deveria ser operacionalizada a criação de um grupo de trabalho.

O Dr. Mário Fortuna começou por afirmar que a iniciativa do Deputado Paulo Moniz era imune ao modelo.

Depois acrescentou que o grupo de trabalho deveria incluir todos os *takeover* e com um caderno de encargos mais cuidado e sem colocar restrições. Depois deverá fazer-se um concurso internacional com equipas técnicas a acompanhar e a seguir encontrar um modelo alternativo durável.



O Deputado José Ávila afirmou que o atual modelo era liberalizado. Perguntou quem deveria financiar um modelo que tenha custos e sobre a previsibilidade das operações questionou o convidado como seria possível colocar-se esse problema se a grande maioria das irregularidades se prendiam com fatores alheios aos operadores.

O Dr. Mário Fortuna começou por dizer que os estudos anteriores não tinham sido levados muito a sério, daí relevar a preocupação a não deixarem de fora os *takeover*.

Lembrou que as restrições iriam continuar a existir e que era importante o terminal próprio em Lisboa.

Disse ainda que as escalas preconizadas no novo modelo devem ser as que forem, questionando que se foi possível resolver o problema do transporte aéreo porque não era possível resolver o transporte marítimo.

Relativamente à previsibilidade, disse que não havia modelo que lhe resistisse.

O Deputado Miguel Costa começou por dizer que a proposta do Deputado Paulo Moniz era atirar dinheiro para o problema, perguntando se defendia um modelo financiado.

O Dr. Mário Fortuna disse que as OSP obrigavam os operadores a um determinado serviço e que os centros logísticos deveriam ser decididos por eles, lembrando que a Ryanair é que decidiu criar um *hub* em Ponta Delgada.

Acrescentou que todas as informações podem ser úteis para o caderno de encargos.

Por fim, afirmou que as suas opiniões eram coincidentes com as da CCIPD.

- **Audição ao membro do Governo:**

O Secretário Regional dispensou uma primeira abordagem sobre a iniciativa em análise e colocou-se à disposição da comissão para os esclarecimentos necessários da parte do Governo.

O Deputado Rui Martins considera que deve haver uma avaliação do modelo atual e ver em que medida se consegue introduzir melhorias que se traduzam num melhor serviço e num menor custo para os consumidores Açorianos e para os empresários.



Referiu que existe uma componente de aspetos legislativos que deveriam de ser colocados em causa enquanto variável neste estudo, mencionando legislação com mais de 50 anos. Perguntou, por fim, se na realização deste caderno de encargos se pretendem ir ao encontro de uma empresa ou entidade, que faça estudos de mercado, que possa ter em conta estes contributos de todos os *players* que estão no sector e que coloquem em causa todas estas variáveis e que possam jogar com elas.

O Secretário Regional disse que o Governo recebeu bem a iniciativa do CDS e, desde há alguns meses, começaram os preparativos para um estudo sobre esta matéria.

Esclareceu que nas últimas semanas, devido às iniciativas que foram tomadas por esta comissão, fizeram uma suspensão dos trabalhos no sentido de incorporar aquilo que forem os sinais relevantes que viessem a sair dessas audições.

O primeiro era a classificação da rede interna para um estudo capaz de resolver os problemas que estavam a ser frequentemente colocados e a segunda era a sua classificação junto dos *players* mais relevantes a nível regional, no sentido que o estudo tenha uma aceitação fácil junto dos mesmos, de maneira que as matérias a serem estudadas estejam mais ou menos consensualizadas com os principais operadores do sector.

O Deputado Carlos Ferreira afirmou que sem afetar as virtudes do modelo atual e garantir, em simultâneo, maior regularidade e estabilidade de transporte e custos mais baixos para o transporte marítimo de mercadorias, entre a Região e o continente, e dentro da Região, ficarão todos satisfeitos.

Perguntou se, de acordo com a visão do Governo, o estudo servirá para se perceber qual o melhor modelo ou se existe algum condicionamento prévio, de forma sempre a melhorar o transporte marítimo para a Região para as nove ilhas do arquipélago.

O Deputado Carlos Furtado recordou que já foram feitas algumas audições e, de acordo com aquilo que foi dado a entender, por parte dos operadores, o modelo de negócio hoje implementado já está de tal forma aperfeiçoado e com pouco espaço de manobra. Isto leva a acreditar que o estudo que será feito com o mesmo pressuposto do modelo que existe atualmente, com toques semanais em algumas ilhas, ou vai se partir para um modelo que seja mais abrangente e que faça toques semanais em todas as ilhas.



Esclareceu que, segundo aquilo que se ouviu até agora, ficou a ideia de que não haverá um modelo mais eficaz para todas as ilhas sem que daí resulte um aumento de custos de operacionalidade, por isso questionou o Governo se, havendo mais toques em todas as ilhas, estará disponível para compartilhar os custos daí decorrentes.

O Deputado Francisco Vale César adiantou que o problema não está em fazer um estudo, mas o principal problema do estudo está relacionado com os parâmetros que são lá colocados.

O Deputado considerou que as balizas que devem servir de base neste estudo são as seguintes questões: quer-se um modelo eficaz e eficiente que garanta um frete ao mesmo custo para todas as ilhas. Quer-se um modelo que seja eficiente e que não tenha nenhum custo para a Região. Ou quer-se um modelo que promova a coesão regional e que não privilegie certas ilhas em detrimento de outras. O Deputado quis saber qual a posição do Governo sobre as virtudes e problemas deste modelo.

O Deputado António Vasco Viveiros começou por afirmar que qualquer modelo alternativo tem que, obrigatoriamente, garantir que se mantenha os mesmos preços em todas as ilhas, que é uma das virtudes do atual modelo, e que a regularidade e periodicidade terão de ser melhores. Perguntou ao Secretário se existe alguma reflexão já feita para esta questão ser decidida ou discutida formalmente em Conselho de Governo sobre o tipo de grupo de trabalho técnico que faria o estudo.

O Secretário Regional disse que as conclusões do estudo devem ser aceites pelas entidades e pelos atores principais do transporte marítimo e pela sociedade Açoriana em geral.

Referiu ainda que os parâmetros que norteiam o estudo serão encaixados tendo em conta a visão económica e a necessidade de coesão. Portanto, a questão dos preços iguais para todas as ilhas é uma questão a manter-se e questão da melhoria da regularidade é também uma questão fundamental.

Acrescentou que não irão introduzir sinais que condicionem o estudo que será lançado e apenas exigir que eles cumpram o caderno de encargos. O estudo não será encomendado no sentido de se orientar para um lado, mas terá abertura para que se apresentem vários cenários possíveis, anunciando as vantagens e desvantagens e possíveis consequências financeiras, económicas ou sociais. Disse ainda que teremos várias fases deste estudo, permitindo afunilar a solução para que no fim tenhamos uma solução que seja a melhor e mais adequada.



O Governante acrescentou que irão montar o caderno de encargos e fazer uma primeira ronda para saber dos pareceres de todos, nomeadamente câmaras de comércio, armadores, entre outros, ficando a saber quais as preocupações dos mesmos.

O Deputado Rui Martins disse que o CDS quer que se coloque em causa tudo, de forma a permitir que os decisores políticos, perante vários cenários, possam conjugar as melhores soluções. Referiu que o CDS gostaria de ver os enquadramentos legais do tráfego local e com a possibilidade de existência de um tráfego regional, aproveitando este estudo, e verificar se isso pode ser uma mais-valia ou não.

O Secretário Regional disse que neste estudo tudo será analisado e apenas as guias aqui referidas, da manutenção de preços iguais em todas as ilhas, e a melhoria da previsibilidade e da regularidade, é que são os sinais que se manterão para esse estudo. As questões de natureza legal terão que ser incorporadas e será reavaliado a questão do tráfego local.

O Deputado Francisco Vale César disse que o PS considera que são as guias que devem de guiar o estudo, considerando o atual modelo um bom modelo, mas que poderá ser sempre melhorado. Salientou que o PS não pretende condicionar estudo nenhum, mas que se tivermos pressupostos diferentes, ou não tivermos quaisquer pressupostos, podemos ter resultados que não beneficiem a Região. Se, por exemplo, a questão do frete igual para todas as ilhas não for colocada em cima da mesa, temos de ter um estudo com uma eficiência muito diferente e com resultados muito diferentes. Se a questão dos custos para Região não for uma questão importante para o Governo, e se o Governo tiver disponível para injetar fundos num novo modelo, obviamente que iremos ter resultados totalmente diferentes.

Considerou fundamental que um estudo não pode ser feito em aberto porque pode dar tudo e pode dar em nada, tendo que haver pressupostos pré-definidos. Relembrou ainda que neste momento este modelo atual não tem custos para o contribuinte.

O Deputado Rui Martins contou que o Partido Socialista, na altura, nunca quis estudar um novo modelo, uma nova solução, esclarecendo que o CDS não defende um estudo em aberto, havendo pressupostos base que devem ser tidos em conta. Reforçou que o que é preciso colocar em causa é que haja uma avaliação mais abrangente e que se verifiquem vários cenários. A questão da subvenção pública é para o CDS uma variável a introduzir à posteriori.



O Secretário Regional, a concluir a audição, disse que a as guias do estudo não eram variáveis, mas antes elementos fixos, são aquelas duas que enunciou, nomeadamente o preço igual em todas as ilhas e a melhoria da previsibilidade e da regularidade do acesso do transporte marítimo a todas as ilhas.

Disse ainda que a equipa que fará o estudo terá necessidade de fazer com que estes princípios resultem em algo de benéfico, de melhoria no transporte marítimo de mercadorias do continente para os Açores e inter-ilhas e que consigam ter uma mais-valia geral para a vida nos Açores.

Relativamente à questão do CDS, afirmou que serão avaliados vários cenários e as consequências de cada um deles serão explicitadas e no fim o estudo terá um final consensual e a sua aplicação à realidade seja passível de ser aceite pelos *players* que fazem parte do transporte marítimo de mercadorias.

A Comissão de Economia recebeu os seguintes pareceres escritos:

- Conselho de Ilha da Graciosa
- Conselho de Ilha da Terceira
- Conselho de Ilha das Flores
- Conselho de Ilha de Santa Maria
- Conselho de Ilha de São Jorge
- Conselho de Ilha de São Miguel
- Conselho de Ilha do Faial
- Federação Agrícola dos Açores
- Câmara do Comércio e Indústria dos Açores

Os pareceres rececionados após a emissão do presente relatório estão disponíveis para consulta no sítio da internet da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores junto à iniciativa em apreço.

POSIÇÃO DOS PARTIDOS

PS: O Grupo Parlamentar do PS abstém-se com reserva de posição para plenário.

PSD: O Grupo Parlamentar do PSD vota favoravelmente a iniciativa e o relatório.



CDS-PP: O GP do CDS-PP vota favoravelmente o relatório e a iniciativa.

CH: Não emitiu posição.

PPM: Não emitiu posição.

IL: Não emitiu posição.

PAN: Não emitiu posição.

DEPUTADO INDEPENDENTE: Aprova o relatório, quanto à posição fica reserva para plenário.

VOTAÇÃO DOS PARTIDOS

O **Grupo Parlamentar do PS** emite **parecer de abstenção, com reserva de posição para o plenário**, relativamente à presente iniciativa.

O **Grupo Parlamentar do PSD** emite **parecer favorável** relativamente à presente iniciativa.

O **Grupo Parlamentar do CDS-PP** emite **parecer favorável** relativamente à presente iniciativa.

O **Deputado Independente** emite **parecer de abstenção, com reserva de posição para o plenário**, relativamente à presente iniciativa.

CONCLUSÕES E PARECER

Com base na apreciação efetuada, a Comissão Permanente de Economia deliberou, por maioria, com os votos a favor do PSD e do CDS-PP e a abstenção do PS e do Deputado Independente, com reserva de posição para Plenário, emitir **parecer favorável**, relativamente ao presente Projeto de Resolução.

Graciosa, 14 de outubro de 2021.



O Relator

José Manuel Cupertino Ávila

(José Ávila)

O presente relatório foi aprovado por unanimidade.

Ao presente relatório são anexos os pareceres escritos e o estudo apresentado pelo Comandante Lizuarte Machado.

O Presidente

Sérgio Humberto Paulo Ávila

(Sérgio Ávila)

CONSELHO DE ILHA DA GRACIOSA | 1

PARECER

Ex. mo. Senhor
Presidente da Comissão Especializada
Permanente de Economia

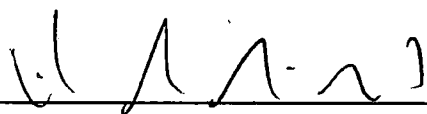
03 de Maio de 2021

Em resultado de reunião deste Conselho de Ilha, de 03 de Maio de 2021, e após debate e votação dos Conselheiros com esse direito, foi favorável e unânime a apreciação Desta Assembleia, sobre o Projeto de Resolução n.º 51/XII (CDS-PP) – Modelo Alternativo de Transporte Marítimo de Mercadorias nos Açores.

No entanto, este Conselho de Ilha para além de aguardar que seja desta vês, que haja, e principalmente para as ilhas mais pequenas, uma evolução visível neste tema que tanto tem sido “debatido e estudado”, sejamos de novo ouvidos, antes da esperada aprovação do modelo que vier a ser adotado.

Com os melhores cumprimentos

O Presidente do Conselho de Ilha, da Ilha Graciosa



(Vítor Manuel Melo Fonseca Mendes)

CONSELHO DE ILHA DA TERCEIRA

Praça Velha

9701-857 Angra do Heroísmo

Ex. mo Senhor

Presidente da Comissão Especializada

Permanente de Economia

assuntosparlamentares@alra.pt

Sua referência
N.º

Sua data

Nossa referência
Circular N.º

Data
30-05-2021

ASSUNTO: Parecer sobre o Projeto de Resolução n.º 51/XII CDS-PP) – Modelo Alternativo de Transporte Marítimo de Mercadorias nos Açores

Em resposta ao pedido de parecer sobre o projeto de resolução supra referenciado, Cumpre-me enviar a V. Ex.ª o seguinte texto aprovado pelo Conselho de Ilha da Terceira em reunião realizada no dia 29 do corrente:

1 – Questão já debatida no PROTA, em 2010, que já referia duas plataformas logísticas para a redistribuição das cargas marítimas inter-ilhas, mas que na verdade nunca teve aplicação prática com consequências negativas para comerciantes e consumidores da maioria das Ilhas da Região;

2 – O Conselho de Ilha louva a iniciativa esperando que esta contribua para resolver, em definitivo, o problema do transporte marítimo de mercadorias inter-ilhas;

3 – Consideramos que deve ser feito, com carácter de urgência, um estudo, por organismo independentemente e de reconhecido mérito, sobre o modelo de transporte marítimo de mercadorias para a Região Autónoma dos Açores;

4 – O Conselho de Ilha considera que não deve existir qualquer outra iniciativa legislativa quanto ao modelo de transporte marítimo enquanto o estudo a que se refere a presente proposta não for discutida e aprovada na Assembleia Legislativa da Regional. “

CONSELHO DE ILHA DA TERCEIRA

Praça Velha

9701-857 Angra do Heroísmo

O Conselho de Ilha anexa a proposta apresentada, na reunião, pela Câmara do Comercio de Angra do Heroísmo.

Com os melhores cumprimentos,

O Presidente do Conselho de Ilha da Terceira



Ricardo Manuel Rodrigues de Barros



CONSELHO DE ILHA DAS FLORES

Ex.mo. Senhor:

**Presidente da Comissão Especializada
Permanente de Economia da ALRAA**

V/Ref.:
S/1383

V/Data:
2021-04-16

N/ Ref.:
SAI-CIFLORES/2021/07

N/ Data:
2021-04-27

**ASSUNTO: Pedido de Parecer sobre Projeto de Resolução nº 51/XII
(CDS-PP) - Modelo Alternativo de Transporte Marítimo de Mercadorias nos
Açores.**

Ex.mo Sr.

Tendo-nos sido solicitado parecer sobre o documento referido em assunto, a Mesa do Conselho de Ilha das Flores, decidiu depois de auscultar os senhores Conselheiros, emitir parecer favorável à **Iniciativa do CDS-PP** que recomenda à ALRAA “um estudo da viabilidade económica, de diferentes modelos de transporte marítimo de mercadorias, que contemple o transporte do Continente para os Açores e a distribuição e transporte de carga inter-ilhas”.

Todavia, salientamos que a “viabilidade económica” no que toca à distribuição e transporte de carga inter-ilhas, estará sempre condicionada à dimensão do mercado de cada ilha, acrescida ainda pelas condições climatéricas de cada parcela açoriana, que no caso das Flores, condiciona em muitas situações ao longo do ano, o seu normal abastecimento.

Caso a **Iniciativa** apresentada pelo CDS-PP seja aprovada por essa Assembleia e posteriormente seja realizado o referido estudo, vimos solicitar que o mesmo seja dado conhecimento a este Conselho de ilha, para que o mesmo se possa pronunciar sobre as conclusões então apuradas.

Melhores cumprimentos,

O Presidente do Conselho de Ilha

(José António Corvelo Freitas)

AVENIDA DO EMIGRANTE 4 - 9960-431 LAJES DAS FLORES
TELEFONE/ FAX (+351) 292 590 800 / 919342214

E-mail: conselhoilhaflores@gmail.com ou conselho_ilha@cmscflores.pt ou conselhodeilha@cmlajesdasflores.pt

**CONSELHO DE ILHA DE
SANTA MARIA**

Largo Nossa Senhora da Conceição – 9580-539 Vila do
Porto
Santa Maria – Açores



Assunto: Pedido de Parecer sobre o Projeto de Resolução N.º 51/XII (CDS-PP) - Modelo alternativo de Transportes Marítimos de Mercadorias nos Açores”

Exmos. Sr.º Presidente da Comissão Especializada Permanente de Economia,
Sérgio Humberto Rocha de Ávila,

Na sequência do Vosso ofício S/1384/2021-04-16 sobre o assunto em epígrafe, foi entendimento das Conselheiras e dos Conselheiros do Conselho de Ilha de Santa Maria emitir parecer favorável à proposta em apreço.

Ressalve-se contudo, que na legislação que *Cria e Rege* os Conselhos de Ilha, nomeadamente no nº 1, alínea e) e nº 2, alínea c) do Artigo 18.º, os Conselhos de Ilha têm obrigação e competência, respetivamente, sobre esta temática, devendo salvaguardar-se que, se a iniciativa tiver acolhimento favorável na ALRAA, aquando do estudo em concreto, ao abrigo dos artigos acima referidos, deve este Conselho emitir parecer sobre quaisquer soluções/alterações que venham a ocorrer sobre a temática em apreço, bem como serem ouvidas as principais associações que directamente têm envolvimento quer nas Importações como nas Exportações, nomeadamente a Câmara de Comércio, Associação de Pescadores e Associação Agrícola.

Em nome do Conselho de Ilha, despeço-me com estima e consideração e com os melhores cumprimentos,

Assinado por : JORGE LUÍS DA COSTA PESSOA
PEREIRA DA COSTA
Num. de identificação: .
Data: 2021.05.02 15:24:40+00'00'



Pela Mesa do Conselho de Ilha
Jorge Costa



CONSELHO DE ILHA DE SÃO JORGE

Parecer do Conselho de Ilha de São Jorge relativo ao Projecto de Resolução nº51/XII - "Modelo Alternativo de Transporte Marítimo de Mercadorias nos Açores".

Após consulta por via eletrónica aos Senhores Conselheiros este órgão vem emitir o parecer ao pedido feito pela Comissão de Economia, relativo à Proposta de Projeto de Resolução nº51/XII - "*Modelo Alternativo de Transporte Marítimo de Mercadorias nos Açores*".

O Conselho de Ilha considera que a atual modelo merece e deve ser melhorado de forma a promover um melhor desenvolvimento económico da ilha de São Jorge, logo somos de parecer positivo que devem ser estudadas soluções que melhorem o serviço de e para os Açores.

Também consideramos que o atual modelo possui características e princípios que devem ser mantidos, ou seja, queremos e exigimos carga desconsolidada no porto de destino.

São Jorge possui atividades que contribuem para a exportação e que são essenciais para a manutenção do tecido económico jorgense, como lacticínios, conservas e gado. Estes sectores exportadores merecem um tratamento com discriminação positiva, ao nível das taxas portuárias, BAF e serviços da Portos dos Açores, por forma a manter competitivas estas indústrias que operam em modelo concorrencial com as congéneres continentais. O novo modelo deve em nosso entender proteger todas as indústrias exportadoras, consideramos um bom exemplo de discriminação positiva, que os contentores de exportação estejam isentos de taxas de BAF.

Paços do Concelho – Rua 25 Abril- 9850-032 Calheta

Telef. 295 416324

E-mail – conselhoilhasaojorge@gmail.com



CONSELHO DE ILHA DE SÃO JORGE

Entendemos ainda que novos modelos devem ter os seguintes princípios:

- Número máximo de dias entre o Porto de saída e destino regulamentado;
- Previsibilidade e definição dos dias de operação;
- Diminuição do custo do frete e taxas que oneram a operação;
- Penalização efectiva para o incumprimento por parte do operador quando falhar no cumprimento das escalas por motivos injustificados;

Relativamente ao transporte de cabotagem de carga inter-ilhas, nomeadamente os serviços prestados pelos TMG', este órgão entende que devem ser criadas obrigações mínimas de serviços publico para esta operação que contemplem o seguinte:

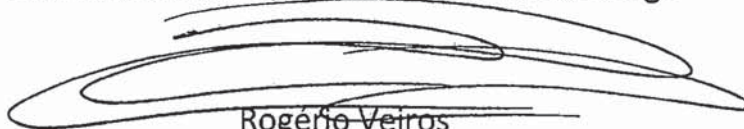
- Obrigatoriedade de escalas nos portos de Calheta e Velas, semanais;
- Melhoria da qualidade do serviço e sua programação com uma antecedência mínima regulamentada;
- Melhoria dos preços por forma a estimular as pequenas trocas comerciais e o mercado regional;

Conclusão:

O Conselho Ilha de S. Jorge, considera positiva a iniciativa, mas apela novamente aos órgãos de poder regional que atendam a importância das exigências aqui expressas no parecer que agora remetemos.

Calheta, 3 de maio de 2021

O Presidente do Conselho de Ilha de São Jorge

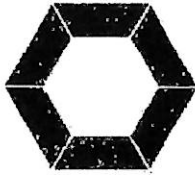


Rogério Veiros

Paços do Concelho – Rua 25 Abril- 9850-032 Calheta

Telef. 295 416324

E-mail – conselhoilhasaojorge@gmail.com



**CONSELHO DE ILHA
DE SÃO MIGUEL**

Edifício dos Paços do Concelho de Lagoa
Largo D. João III | 9560-045 Lagoa
Telf.: 296 960 600 Fax: 296 916 229
www.conselhoilhasasmiguel.pt
E-mail: geral@conselhoilhasasmiguel.pt



"Antes morrer livres que em paz sujeitos"

Exmo. Senhor
Presidente da Comissão Especializada
Permanente de Economia
Assembleia Legislativa da Região Autónoma
dos Açores
Dr. Sérgio Humberto Roca de Ávila
Rua Marcelino Lima
9901-858 HORTA

3 de maio de 2021

**Assunto: PEDIDO DE ARECER SOBRE O PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 81/XII (CDS-PP)
- MODELO ALTERNATIVO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCADORIA NOS
AÇORES**

Exmo. Senhor,

Presidente,

Acuso a receção do v/offício ref. S/1386/2021, datado de 16/04/2021, o qual mereceu a nossa melhor atenção.

Sobre o assunto em epígrafe, e na impossibilidade de reunir o CISM, junto se enviam os pareceres enviados pelos Conselheiros sobre o Modelo Alternativo de Transporte Marítimo de Mercadoria nos Açores.

Sem outro assunto de momento, apresento os melhores cumprimentos,

*e a elevada
consideração.*

O PRESIDENTE DA MESA DO CONSELHO DE ILHA


Luis Manuel Vieira de Andrade

Luis Manuel Vieira de Andrade



FW: Pedido de Parecer

assembleia@lagoa-acoeres.pt
Para Conselho Ilha

22/4/2021 10:20 

▶  2 anexos Visualização Baixar

Bom dia,

Reencaminho a resposta do Sr. Presidente da AM de Lagoa-Açores.

Cumprimentos,
Estrela Aguiar
Técnica Superior
Gabinete de Apoio aos Órgãos Autárquicos



CÂMARA MUNICIPAL DE LAGOA

Largo D. João III - Santa Cruz

9560-045 Lagoa - Açores

Tlf: 296 960 600

Fax: 296 916 229

www.lagoa-acoeres.pt (<http://www.lagoa-acoeres.pt/>)



Antes de imprimir este e-mail, pense bem se tem mesmo que o fazer. Há cada vez menos árvores!

De: Jose Dias Pereira <

Enviada: 22 de abril de 2021 10:47

Para: assembleia@lagoa-acoeres.pt (<mailto:assembleia@lagoa-acoeres.pt>)

Assunto: Re: Pedido de Parecer

Bom dia

Concordo com a urgente realização e concretização legal de projecto com viabilidade económica, que assegure o transporte de mercadorias sustentada e adequadamente entre os Açores/Continente/Arquipélago, visando e protegendo de forma clara os Superiores interesses dos cidadãos da RAA. José Dias Pereira
Enviado do meu iPhone

No dia 22/04/2021, às 08:09, assembleia@lagoa-acoeres.pt (<mailto:assembleia@lagoa-acoeres.pt>) escreveu:

Bom dia,

Re: Pedido de Parecer

Amigos dos Açores - Associ... <amigosdosacores@amigosdosacores.pt> 22/4/2021 17:28 

Para Conselho Ilha

▶  6 anexos Visualização Baixar

Boa tarde

Merece o nosso parecer positivo a realização do estudo proposto, destacando a necessidade da otimização ambiental e económica das rotas, bem como dos serviços associados.

Meiores saudações
Diogo Caetano

Amigos dos Açores - Associação Ecológica

Av. Da Paz, 14, 9800-053 Pico da Pedra
São Miguel, Açores (Portugal)

Tel/Fax (+351) 296 498 004

www.amigosdosacores.pt (<http://www.amigosdosacores.pt>)

Conselho Ilha <geral@conselhoilhaasmiguel.pt (<mailto:geral@conselhoilhaasmiguel.pt>)> escreveu no dia quarta, 21/04/2021 à(s) 12:20:

Exmos. Senhores Conselheiros,

Encarrega-me o Senhor Presidente do CISM, Dr. Luis Andrade, de enviar o ofício enviado pela Comissão Permanente de Economia da ALRAA, o qual solicita o parecer do CISM sobre o Projeto de Resolução n.º 51/XII (CDS/PP) - Modelo Alternativo de Transporte Marítimo de Mercadorias nos Açores, pedindo que se pronunciem sobre o mesmo até ao próximo dia 29/04/2021.

Com os melhores cumprimentos,

A Secretária

Sandra Madeira

----- Mensagem Original -----


De: Rui Silva <rsilva@alra.pt (<mailto:rsilva@alra.pt>)>
Para: " geral@conselhoilhaasmiguel.pt (<mailto:geral@conselhoilhaasmiguel.pt>)" <geral@conselhoilhaasmiguel.pt (<mailto:geral@conselhoilhaasmiguel.pt>)>
Data: 16 de Abril de 2021 as 12:36
Assunto: Pedido de Parecer

Exmo. Senhor

Presidente do Conselho de Ilha de São Miguel,

Re: Pedido de Parecer

Leonildo Linhares
Para Conselho Ilha

27/4/2021 15:04 

 6 anexos Visualização Baixar

Exm. Sr. Presidente,
venho por este meio informar que concordo, em pleno, com o projecto de resolução que nos foi enviado. Há que analisar e estudar formas alternativas no transporte de carga de/para os Açores, uma vez que o atual modelo começa a ficar desatualizado da realidade atual.

Conselho Ilha <geral@conselhoilhaaomiguel.pt (mailto:geral@conselhoilhaaomiguel.pt)> escreveu no dia quarta, 21/04/2021 à(s) 12:20:

Exmos. Senhores Conselheiros,

Encarrega-me o Senhor Presidente do CISM, Dr. Luís Andrade, de enviar o ofício enviado pela Comissão Permanente de Economia da ALRAA, o qual solicita o parecer do CISM sobre o Projeto de Resolução n.º 51/XII (CDS/PP) - Modelo Alternativo de Transporte Marítimo de Mercadorias nos Açores, pedindo que se pronunciem sobre o mesmo até ao próximo dia 29/04/2021.

Com os melhores cumprimentos,

A Secretária

Sandra Madeira

----- Mensagem Original -----

De: Rui Silva <rsilva@alra.pt (mailto:rsilva@alra.pt)>

Para: "geral@conselhoilhaaomiguel.pt (mailto:geral@conselhoilhaaomiguel.pt)" <geral@conselhoilhaaomiguel.pt (mailto:geral@conselhoilhaaomiguel.pt)>

Data: 16 de Abril de 2021 as 12:36

Assunto: Pedido de Parecer

Exmo. Senhor

Presidente do Conselho de Ilha de São Miguel,

Encarrega-me o Senhor Presidente da Comissão de Economia de lhe remeter o ofício e iniciativa sobre o assunto em referência.

Com os melhores cumprimentos,

Rui Silva

Assistente Técnico

CONSELHO DE ILHA DO FAIAL

Parecer

Projeto de Resolução n.º 51/XII - “MODELO ALTERNATIVO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCADORIAS NOS AÇORES

Tendo presente a remessa ao Conselho de Ilha do Faial, por missiva datada de 16 de abril de 2021, da Comissão de Economia da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, do Projeto de Resolução n.º 51/XII - “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 redação que lhe deu o Decreto Legislativo Regional n.º 11/2015/A, de 14 de abril, pronuncia-se nos termos seguintes:

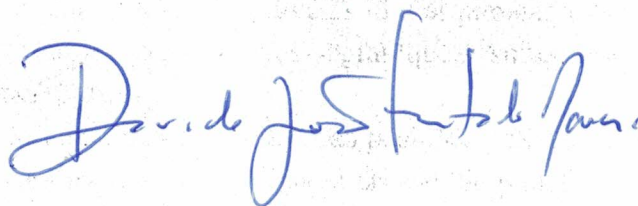
1. O Conselho de Ilha do Faial não se opõe a que seja realizado um estudo sobre a viabilidade económica de diferentes modelos de transporte marítimo de mercadorias, entre o Continente e os Açores e vice-versa e, dentro do arquipélago, entre as diferentes ilhas da Região, desde que o mesmo seja perspectivado 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 semanal 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.

- g. A necessidade de garantir o escoamento de mercadorias perecíveis e não perecíveis, todas as semanas, com destino ao território Nacional, com preços iguais ou inferiores aos de vinda, uma vez que os contentores vão vazios e têm sempre que ser descarregados.
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 veem a sua atividade perturbada por frequentes alterações, que colocam em causa a estabilidade do seu planeamento operacional.
 7. Neste contexto, impõem-se 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 das 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, 14 de maio de 2021

O PRESIDENTE DO CONSELHO DE ILHA,





**PARECER DA FEDERAÇÃO AGRÍCOLA DOS AÇORES SOBRE O PROJETO DE RESOLUÇÃO –
“MODELO ALTERNATIVO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCADORIA NOS AÇORES”**

29 de abril 2021

1

Considerando que o Grupo Parlamentar do CDS-PP entregou à Mesa da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores (ALRA) o Projeto de Resolução – “Modelo alternativo de Transporte Marítimo de Mercadoria nos Açores”;

Considerando que a Comissão Especializada Permanente de Economia da ALRA solicitou parecer à Federação Agrícola dos Açores sobre a o projeto de resolução;

Considerando que a condição arquipelágica, que confere o estatuto de Região Ultraperiférica, resulta de uma dependência de serviços de transporte de bens, particularmente marítimos, quer de expedição quer de receção;

Considerando que a dispersão insular também reforça a necessidade de um regime de transportes entre ilhas eficiente, tendo em conta o distanciamento assim como as acessibilidades que potencie a expedição, mas também de potenciar a economia circular;

Considerando que o projeto de resolução supracitado elenca os problemas do atual modelo de transportes marítimos que penalizam a competitividade das empresas, nomeadamente a expedição de produtos agroalimentares que colocam regularmente constrangimentos de fornecimento regular de quantidade e qualidade no território continental, sendo uma perturbação que afeta toda a cadeia nos diversos setores produtivos.

Considerando que a sujeição natural ao transporte marítimo na entrada de fatores de produção e de bens de consumo tem acarretado custos que são amplificados no preço final dos produtos e acrescidos nas ilhas periféricas aos principais portos de entrada.

Uma vez que este assunto tem sido uma reivindicação da Federação Agrícola dos Açores, concordamos com a recomendação ao Governo dos Açores, através da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores sob a forma de projeto de resolução, que se *“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 e transporte de carga inter-ilhas”*, conforme propõe o Grupo Parlamentar do CDS-PP, ao abrigo da alínea d) do n.º 1 do art.º 31.º do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma dos Açores e do art.º 145.º do Regimento.



Câmara do Comércio de Angra do Heroísmo

Associação Empresarial das ilhas Terceira, Graciosa e São Jorge

EXMO. SENHOR

PRESIDENTE CONSELHO ILHA

PAÇOS CONCELHO

PRAÇA VELHA

9701-857 ANGRA DO HEROISMO

N/ referência

2021

Angra do Heroísmo,

2021/04/29

ASSUNTO: Proposta da CCAH para o estudo do Transporte de Mercadorias

Tendo em conta a importância deste tema para a Ilha Terceira, a CCAH vem pelo presente, propor que o estudo agora votado seja alvo de um concurso público internacional, procurando assim, empresas com uma visão mais ampla e experiente sobre o transporte de mercadorias e que seja totalmente isento e independente. Propomos que o mesmo tenha como ponto de partida, a existência de dois portos de entrada e saída de mercadorias na Região (PDL e Praia da Vitória). Este pressuposto tem por base o facto de o investimento de 45 milhões de euros, que atualmente está a ser feito em PDL, dar no atual modelo, um tempo útil de vida àquela infraestrutura de 30 anos. Assim, estaríamos a evitar novos custos com a construção de um novo porto em PDL. O pressuposto de duas "portas" de entrada e saída, levaria a que PDL, com as obras de beneficiação que atualmente está a sofrer, tenha capacidade para operar durante 2 a 3 vezes mais tempo que o atualmente previsto, ao mesmo tempo que daríamos utilidade interna a uma infraestrutura, o porto da Praia da Vitória, que se encontra absolutamente desvalorizada. O referido estudo deve ainda indicar, de forma clara, o tipo de embarcações que devem ser utilizados nas ligações entre a Região e o Continente, bem como as embarcações para as ligações inter-ilhas. Deve ainda conter um levantamento dos equipamentos existentes em toda a região, bem como, uma relação das necessidades para a implementação do novo modelo, tal como o seu custo. Por último, deve indicar o melhor modelo de operação para as ligações da Região com Lisboa/Leixões, se em OSP (Obrigações de Serviço Público) ou mercado livre, bem como, os preços de referência para essa operação. No que



Câmara do Comércio de Angra do Heroísmo

Associação Empresarial das ilhas Terceira, Graciosa e São Jorge

respeita à cabotagem interna deve igualmente indicar os mesmos critérios solicitados para as ligações da Região com o exterior. O presente estudo deve incluir igualmente, o tráfego local de mercadorias, tipologia de mercadorias transportadas, a sua relevância no total da carga transportada, assim como, quais os casos críticos em termos de perecibilidade e que merecem uma atenção especial em tempo de transporte.

Consideramos também de extrema importância que este estudo seja elaborado com a maior brevidade possível.

Com os melhores cumprimentos.

A Direção,

O Presidente,

Marcos Couto

Assinado por : **MARCOS DUARTE MACHADO DO
COUTO**
Num. de Identificação: BI098717979
Data: 2021.04.29 12:31:50+00'00'



**TRANSPORTE MARÍTIMO REGULAR DE
CARGA-GERAL CONTENTORIZADA À
REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES**

REFLEXÃO

**MANUTENÇÃO VERSUS FIM DAS
OBRIGAÇÕES DE SERVIÇO PÚBLICO**

**NOTAS PARA O PLANO LOGÍSTICO
AÇORES**



COMANDANTE LIZUARTE MANUEL MACHADO

ÍNDICE

1 – Manutenção versus fim das Obrigações de Serviço Público no transporte marítimo regular de mercadorias nos Açores	6
2 – Situação atual de mercado liberalizado com Obrigações de Serviço Público	10
3 – Enquadramento do transporte de carga contentorizada em linha regular	11
4 – Enquadramento legal do Transporte de Mercadorias por Mar sob Conhecimento de Embarque/ <i>BL-Bill of Lading</i> 5 – Modelo atual de mercado liberalizado com Obrigações de Serviço Público e com 6 navio	15
5 – Modelo Atual de mercado liberalizado com O. S. P. e com 6 navios ..	18
5.1 – Preço por TEU praticado no Modelo Atual – frete marítimo.....	19
5.2 – Dados Estatísticos 2015	20
5.3 – Custo Total do Modelo Atual	23
6 – Fim das Obrigações de Serviço Público	25
7 – Conceito de Serviço Universal	30
8 – Conceito de Serviço Universal com um único transportador marítimo ou com vários mas com acordo de <i>slots</i>	32
9 – Conceito de Serviço Universal com vários transportadores marítimos	32
10 – Mercado de linha regular sem Obrigações de Serviço Público com três operadores de linha regular	36
10.1 – HUB em Ponta Delgada. Modelo com 3+2 navios	36
10.2 – HUB em Ponta Delgada. Preços de mercado por TEU – frete marítimo.....	38
10.3 – Dados Estatísticos 2015	39
10.4 – HUB em Ponta Delgada. Custo Total do Modelo sem O. S. P. com desconsolidação/reconsolidação da mercadoria do Tráfego-Indireto	42
10.5 – HUB em Ponta Delgada. Custo Total do Modelo sem O. S. P. com utilização do equipamento do Tráfego-Direto no Tráfego-Indireto	44

11 – HUB na Praia da Vitória. Modelo com 3+2 navios	49
11.1 – HUB na Praia da Vitória. Preços de mercado por TEU – frete marítimo.....	52
11.2 – Dados Estatísticos 2015	53
11.3 – HUB na Praia da Vitória. Custo Total do Modelo sem O. S. P. com desconsolidação/reconsolidação da mercadoria do Tráfego-Indireto	56
11.4 – HUB na Praia da Vitória. Custo Total do Modelo sem O. S. P. com utilização do equipamento do Tráfego-Direto no Tráfego-Indireto	57
12 – HUB na Horta. Modelo com 3+2 navios	61
12.1 – HUB na Horta. Preços de mercado por TEU – frete marítimo.....	64
12.2 – Dados Estatísticos 2015	65
12.3 – HUB na Horta. Custo Total do Modelo sem O. S. P. com desconsolidação/reconsolidação da mercadoria do Tráfego-Indireto	68
12.4 – HUB na Horta. Custo Total do Modelo sem O. S. P. com utilização do equipamento do Tráfego-Direto no Tráfego-Indireto	69
13 – Desconsolidação/Reconsolidação versus utilização do equipamento do Tráfego-Direto no Tráfego-Indireto	74
14 – Análise de Modelo com HUB em Ponta Delgada e escala na Praia da Vitória com 3+2 navios	75
14.1 – HUB em Ponta Delgada e escala na Praia da Vitória com 3+2 navios	75
14.2 – Preços de mercado por TEU – frete marítimo.....	77
14.3 – Dados estatísticos 2015	78
14.4 – HUB em Ponta Delgada e escala na Praia da Vitória. Custo Total do Modelo sem O. S. P. com desconsolidação/reconsolidação da mercadoria do Tráfego-Indireto	81
14.5 – HUB em Ponta Delgada e escala na Praia da Vitória. Custo Total do Modelo sem O. S. P. com utilização do equipamento do Tráfego-Direto no Tráfego-Indireto	82
15 – Contrato de Prestação de Serviço Público	88

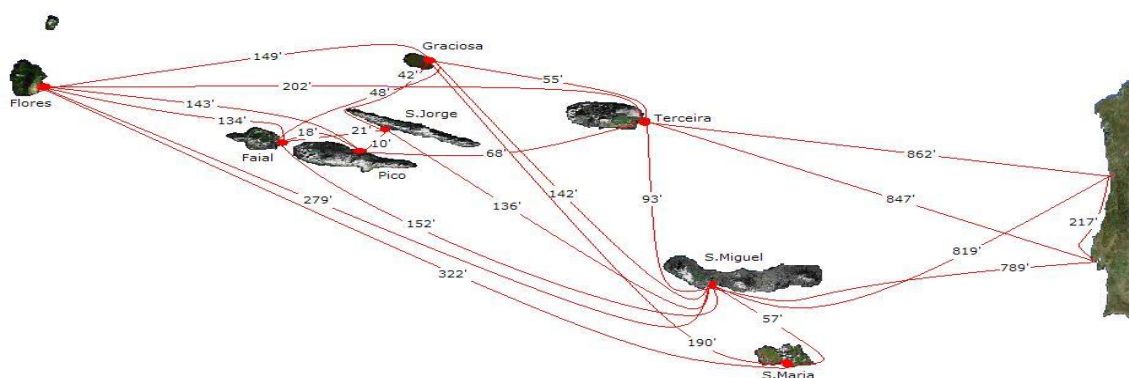
15.1 – Modelo com HUB em Ponta Delgada e escala na Praia da Vitória com 2+2 navios	89
15.2 – Preços de mercado por TEU – frete marítimo.....	92
15.3 – Dados estatísticos 2015	93
15.4 – HUB em Ponta Delgada e escala na Praia da Vitória. Custo Total do Modelo com C.P.S.P. com desconsolidação/reconsolidação da mercadoria do Tráfego-Indireto	96
15.5 – HUB em Ponta Delgada e escala na Praia da Vitória. Custo Total do Modelo com C.P.S.P. com utilização do equipamento do Tráfego-Direto no Tráfego-Indireto	97
16 – Modelo com HUB em Ponta Delgada com 1 navio de 1200 + 1 de 350 + 1 de 250 TEU´s	100
16.1 – Preços de mercado por TEU – frete marítimo.....	103
16.2 – Dados estatísticos 2015	104
16.3 – Custo total do Modelo com HUB em Ponta Delgada com 1 navio de 1200 + 1 de 350 + 1 de 250 TEU´s com desconsolidação/reconsolidação da mercadoria do Tráfego-Indireto	107
16.4 – Custo total do Modelo com HUB em Ponta Delgada com 1 navio de 1200 + 1 de 350 + 1 de 250 TEU´s com utilização do equipamento do Tráfego-Direto no Tráfego-Indireto	108
17 – Quadros Resumo.....	112
18 – Transporte de combustível Inter-Ilhas	113
Anexo – Proposta Engenheiro Ribeiro Pinto.....	116
19 – Conclusões	130
20 – Notas para um Plano Logístico Açores	142

**MANUTENÇÃO VERSUS FIM DAS
OBRIGAÇÕES DE SERVIÇO
PÚBLICO NO TRANSPORTE
MARÍTIMO REGULAR DE
MERCADORIAS NOS AÇORES**

1 - MANUTENÇÃO VERSUS FIM DAS OBRIGAÇÕES DE SERVIÇO PÚBLICO NO TRANSPORTE MARÍTIMO REGULAR DE MERCADORIAS NOS AÇORES

As Regiões Ultraperiféricas face à ausência de centralidade e de economias de escala estão, relativamente aos restantes mercados, em desvantagem e são fortemente penalizadas pelos custos de transporte.

As cerca de 900 milhas náuticas que nos separam do continente Europeu, ver figura seguinte, e a excentricidade face às principais rotas atlânticas condicionam negativa e fortemente as nossas acessibilidades. Acresce que a dispersão geográfica e a pequena dimensão da maioria das ilhas e respetivos mercados as sujeita a uma dupla insularidade.



Os custos do transporte correspondem aos custos diretos mais os custos decorrentes da distância a percorrer, crescendo com esta e sendo geralmente combatidos com melhor gestão portuária e com as economias de escala geradas pelos grandes navios.

Nos mercados internacionais resulta da comparação de preços entre as modalidades FOB – free on board e CIF – coast, insurance and freight.

No primeiro caso, FOB, o comprador assume todos os riscos e custos com o transporte da mercadoria assim que a mesma é colocada a bordo do navio, ficando por conta e risco do fornecedor a obrigação de colocar a mercadoria a bordo no porto de embarque pagando o cliente o frete e o seguro da mercadoria.

No segundo caso, CIF, o fornecedor é responsável por todos os custos e riscos com a entrega da mercadoria, incluindo o seguro marítimo e o frete. O frete, o seguro e a entrega no local de destino são pagos pelo fornecedor.

No caso do transporte marítimo de carga geral contentorizada de e para os Açores utiliza-se a conjugação das duas modalidades; os clientes açorianos compram FOB ou Ex-Works (à porta da fábrica) e vendem CIF.

De facto, o comércio bilateral é fortemente afetado pelos custos inerentes à distância podendo, contudo, afetar positivamente as trocas inter-ilhas, mas sem que o seu impacto seja suficiente para compensar o efeito negativo dos custos introduzidos pela distância.

No caso dos Açores o preço depende sobretudo do trajeto marítimo, ganhando contornos de tráfego intercontinental com custos superiores à Madeira em cerca de 40%, o dobro da distância, e em mais de 100% superiores às Canárias, efeito de economias de escala (**Eurisles**-European Islands System of Links and Exchanges, 1999).

A rede Eurisles ao abordar em 1999 a questão do transporte de e para as Ilhas europeias concluiu, com base nos dados relativos às capitais dos Estados-Membros e de 12 regiões insulares europeias, que os preços para as regiões insulares são, em média, **50% superiores** aos restantes destinos.

Assim sendo pode-se concluir que os Açores, relativamente às regiões centrais europeias, têm custos de transporte muito elevados, sendo estes consequência, sobretudo, da maior distância, da falta de economias de escala fruto da pequeníssima dimensão e dispersão das suas ilhas e respetivos mercados.

Esta questão não é de somenos importância porquanto **alguns especialistas consideram que, para duas economias distintas, a um diferencial de 5% nos custos de transporte corresponde uma taxa de crescimento anual, para a economia com custos de transporte mais baixos, superior em cerca de 50% à taxa de crescimento da economia com custos de transporte mais elevados considerando ainda que, um aumento de 10% na**

distância corresponde a, aproximadamente, um aumento de 2% nos custos de transporte (Gallup, Sachs e Mellings, 1999).

Sabe-se que a contentorização correspondeu a uma evolução que permite, incentiva e possibilita economias de escala, as quais, quando conjugadas com eficiências portuárias, contribuem de forma muito significativa para a redução de custos. Dizem alguns especialistas que **um porto menos eficiente pode equivaler a uma distância do mercado de referência superior em 60% à distância real** (Micco e Perez, 2001).

É, portanto, consensual que a distância aos mercados de referência por parte de regiões como os Açores é absolutamente determinante para os custos de transporte e é, a par de outras ineficiências, motivo para penalização em termos de rendimento real.

No caso dos Açores e tendo em conta a sua dependência do transporte marítimo, a preocupação do poder político centrou-se sempre na garantia do normal e regular abastecimento de todas e de cada uma das ilhas respondendo assim, por um lado, à descontinuidade territorial e, por outro lado, ao não agravamento das assimetrias regionais, fazendo com que esta atividade, apesar de liberalizada, tenha tido e continue a ter algum nível de regulamentação, através sobretudo da prática de fretes iguais para todas as ilhas.

2 - SITUAÇÃO ATUAL DE MERCADO LIBERALIZADO COM OBRIGAÇÕES DE SERVIÇO PÚBLICO

O abastecimento da Região que resulta da aplicação do n.º 1 do Artigo 4.º do Regulamento CEE n.º 3577/92 do Conselho de 7 de Dezembro e do Artigo 5.º do Decreto – Lei n.º 7/2006, de 4 de Janeiro, é feito em navios de capacidade adequada às limitações dos portos, afetos a linhas regulares, que efetuam ligações semanais com escalas pré-determinadas, garantem no mínimo uma escala quinzenal em cada ilha, não podendo ultrapassar sete dias úteis entre a expedição da carga no porto de origem e a entrega da mesma no porto de destino, assegurando que a carga contentorizada só poderá ser desconsolidada no destino, BL corrido, praticando fretes iguais para todas as ilhas e ainda podendo assegurar o serviço através de subcontratação. Neste caso, das duas hipóteses possíveis, optou o poder político pela liberalização com imposição de obrigações de serviço público e não pela celebração de contratos de fornecimento de serviço público.

Com esta opção, privilegiadora da regularidade do abastecimento/exportação a e de todas as ilhas e da consequente satisfação das necessidades das suas populações, contacta-se que os

operadores marítimos procedem a uma subsidiação cruzada entre as rotas mais rentáveis e as menos rentáveis, única solução que permite o cumprimento das Obrigações de Serviço Público.

Considerando a oferta nominal em cada porto, por não conseguir considerar a capacidade disponível dado não saber a carga que a cada momento se encontra a bordo, temos taxas de ocupação que variam entre um mínimo na Graciosa, inferior a 7%, e um máximo em Ponta Delgada, superior aos 30%. Daqui se conclui que, **mais uma vez, se privilegiou a garantia da prestação do serviço em detrimento da eficiência na afetação de recursos**, única forma de, neste enquadramento, se conseguir os resultados desejáveis, tal como definidos no regulamento da cabotagem insular.

3 - ENQUARAMENTO DO TRANSPORTE DE CARGA CONTENTORIZADA EM LINHA REGULAR

1 – O transporte marítimo de linha regular caracteriza-se e condiciona-se pela existência de um serviço regular, assegurando escalas previamente definidas, de acordo com itinerários pré-estabelecidos;

2 – O serviço realiza-se independentemente das taxas de ocupação dos navios utilizados;

3 – É precisamente este conceito, implícito ao serviço de linha regular, que acarreta as inerentes dificuldades na fixação de fretes, dada a necessidade de se ter de conjugar:

- Periodicidade;
- Cumprimento de itinerários pré-definidos;
- Rigidez da oferta;
- Realização da operação independentemente das taxas de ocupação.

4 - Numa perspetiva de eficiência económica é sabido que o preço é igual ao custo social marginal – custo associado a, por exemplo, levar mais um contentor – e que o custo marginal do embarque de um contentor, num navio próximo de cheio, é basicamente igual ao custo da operação portuária.

5 - **Mas atenção** porque, o custo marginal associado a levar mais um contentor, não havendo capacidade disponível no navio, é igual ao custo de fretamento de um novo navio.

6 - Importa ainda não esquecer que tudo isto é agravado pelo excesso de capacidade que habitualmente caracteriza este tipo de serviço e pelos elevados custos associados à sua atividade.

Do atrás exposto facilmente se depreende que sendo o nível de concentração com ganhos de economia de escala fundamental, o mesmo é impossível de alcançar nos Açores.

A lógica subjacente à concentração é saber se o preço praticado no mercado se diferencia significativamente do custo marginal e se, em caso afirmativo, poder e dever avaliar-se o valor da perda de eficiência e quais as medidas a tomar para minimizar ineficiências.

Considerando, de acordo com alguns especialistas, que a economia é um processo e não um estado, as medidas de eficiência estática – preços e quantidades – são de importância secundária relativamente às medidas de eficiência dinâmica – novos produtos, melhoria de processos, etc. – ou seja o sector deverá ser caracterizado pelo seu comportamento e por uma série de indicadores exógenos ao seu funcionamento, como sejam a intervenção estatal/políticas de regulamentação e a tecnologia/grau de economias de escala.

Outro aspeto relevante nesta análise é o nível de concentração – as chamadas alianças estratégicas – as quais não são mais do que uma tentativa de minimização de custos em serviços de linha regular ou com elevada frequência e regularidade.

Fica assim claro que a integração das cadeias logísticas resulta da necessidade e da exigência de serviços porta-a-porta, cuja resposta exige cooperação.

De acordo com a **BRS Alphaliner-The Worldwide Reference in Liner Shipping**, para janeiro de 2014, constata-se que para uma capacidade disponível de mais de 17 Milhões de TEU's os dez maiores operadores de carga contentorizada são responsáveis por 63% e os vinte maiores por 83,7%. Ficamos, pois, com uma ideia clara, ao nível da concentração global e, assim, podemos imaginar as economias de escala por ela geradas, mas, impossíveis de serem alcançadas numa região insular como os Açores.

A maioria dos especialistas considera que as Regiões Ultraperiféricas face à ausência de centralidade e de economias de escala estão, face aos restantes mercados, em desvantagem e são fortemente penalizadas pelos custos de transporte.

As cerca de 900 milhas náuticas que nos separam do continente Europeu, principal mercado abastecedor, e a excentricidade face às principais rotas atlânticas, ver figura seguinte, condicionam negativa e fortemente as nossas acessibilidades. Acresce que a dispersão geográfica e a pequena dimensão da maioria das ilhas e respetivos mercados as sujeita a uma dupla insularidade.



4 - Enquadramento legal do Transporte de Mercadorias por Mar sob Conhecimento de Embarque/ BL- Bill of Lading

“ O contrato de transporte marítimo de mercadorias pode ser definido como aquele pelo qual um determinado transportador se obriga a transportar por mar uma certa quantia de mercadorias que lhe foram entregues em determinado porto por um carregador e a entregá-las num outro porto a um destinatário, mediante o pagamento de uma determinada remuneração, o frete.” (José M. P. Vasconcelos Esteves, 1988).

Enquadra-se na ordem jurídica portuguesa pelo Decreto-Lei nº 352/86 de 21 de Outubro que estabelece disposições quanto à reformulação do direito comercial marítimo, alterado pelo Decreto-Lei nº 323/2002 de 17 de Dezembro – apenas altera o artigo 31 que tem como epígrafe “*Limitação legal de responsabilidade*” - o qual transcreve um conjunto de regras definidas na Convenção de Bruxelas de 25 de Agosto de 1924 “*para a unificação de certas regras em matéria de Conhecimento/BL*” (“Hague Rules”) melhorada, em termos de definições, pelo Protocolo de 23 de Fevereiro de 1968 (“*Visby Rules*”), revisto pelo protocolo de 21 de Dezembro de 1979, surgido na sequência da 13ª Conferência Diplomática do Direito Marítimo, realizada em Bruxelas e ainda referente à Convenção de 1924 porque, embora em 1978 tenha surgido a Convenção de Hamburgo de 31 de Março sobre o Transporte de Mercadorias por Mar (“*Regras de Hamburgo*”), a sua entrada em vigor só veio a ocorrer em 1985.

São três as partes do Contrato de Transporte de Mercadorias por Mar sob Conhecimento de Embarque/BL-Bill of Lading:

1. Identificação e responsabilidades do carregador;
2. Transporte Marítimo e definição de responsabilidades do transportador;
3. Recebedor e responsabilidades do recebedor.

O principal documento de transporte é o Conhecimento de Embarque/BL-“*Bill of Lading*”, em inglês ou “*Connaissance*”,

em francês. Este documento funciona como recibo e atesta o embarque de determinada mercadoria a bordo de um determinado navio. A sua importância é tal que todos se lhe referem como “*o instrumento do contrato de mercadorias*”, (Adriano Antero). Teve origem no século XIV, mas só a partir do século XVIII passou a desempenhar todas as suas funções.

Funções desempenhadas pelo Conhecimento de Embarque/BL- “*Bill of Lading*”:

1. Recibo da mercadoria embarcada;
2. Título do contrato de transporte;
3. É negociável;
4. Pode constituir-se como documento de crédito.

Nota: No verso do BL estão exaradas as condições de transporte pelas quais o transportador responde perante o cliente.

O **Conhecimento de Embarque/BL- “*Bill of Lading*”** é pois determinante para a definição das condições de transporte nomeadamente, [por especificar obrigatoriamente os portos de carga e de descarga da mercadoria.](#) Adiante veremos, nomeadamente em termos de responsabilidades, quer no que diz respeito ao frete, quer no que diz respeito à determinação da entidade responsável pelas condições de transporte, as implicações que poderá vir a ter se a mercadoria for sujeita, por força da

imposição de um HUB, a dois Conhecimentos de Embarque/- “Bill of Lading”.

5 - MODELO ATUAL DE MERCADO LIBERALIZADO COM OBRIGAÇÕES DE SERVIÇO PÚBLICO COM 6 NAVIOS COM CABACIDADE MÉDIA DE 350 TEU’s ÚTEIS

Estrutura de custos por TEU com os 6 navios do Modelo Atual

C/A MODELO ATUAL	
70 TONS IFO 180	12 950 €
10 TONS MD	3 500 €
7 dias cada viagem	49 000 €
7 dias frota contentores	15 400 €
9 escalas	67 500 €
Total parcial	148 350 €
Comissões agentes 7%	158 735 €
Descontos clientes 15%	182 545 €
Número viagens ano	25
Total sem margem de negócio	4 563 617 €
6 Navios	27 381 701 €
CONTINENTE/AÇORES	547 €
Margem negócio 8,5%	594 €
Estiva 1x125+2x55	829 €
Correção devido frete exportação	219 €
Custo/Frete Final	1 048 €

A/C MODELO ATUAL	
50 TONS IFO 180	9 250 €
5 TONS MD	1 750 €
7 dias cada viagem	49 000 €
7 dias frota contentores	15 400 €
1 escalas	7 500 €
Total parcial	82 900 €
Comissões agentes 7%	88 703 €
Descontos clientes 15%	102 008 €
Número viagens ano	25
Total sem margem de negócio	2 550 211 €
6 Navios	15 301 268 €
PONTA DELGADA/CONTINENTE	645 €
Margem negócio 8,5%	700 €
Estiva 1X125	825 €

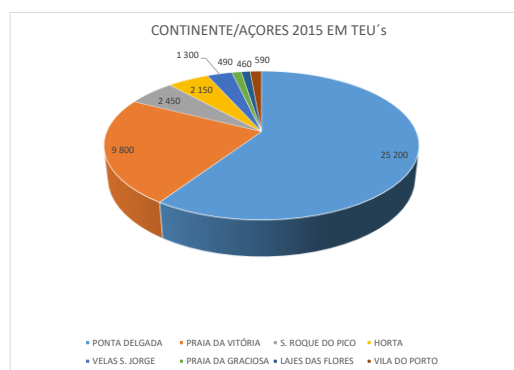
O diferencial do calculado para o frete C/A (+48 €) relativamente ao praticado no mercado atual tem a ver ou com a percentagem de descontos a clientes, ou com a margem de negócio, ou ainda com uma pequena variação no número total de TEU`s.

5.1- Preços por TEU praticados no mercado atual – frete marítimo:

1.Continente/Açores	1.000,00€
2.Açores/Continente	450,00€
3.Inter-Ilhas	375,00€

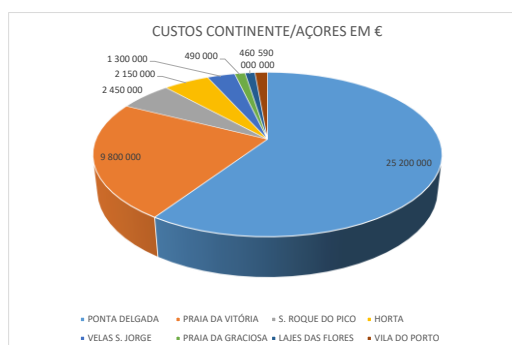
5.2 - DADOS ESTATÍSTICOS 2015

CONTINENTE/AÇORES 2015 EM TEU's		
	TEU's	%
PONTA DELGADA	25 200	59,38%
PRAIA DA VITÓRIA	9 800	23,09%
S. ROQUE DO PICO	2 450	5,77%
HORTA	2 150	5,07%
VELAS S. JORGE	1 300	3,06%
PRAIA DA GRACIOSA	490	1,15%
LAJES DAS FLORES	460	1,08%
VILA DO PORTO	590	1,39%
TOTAL	42 440	100,00%



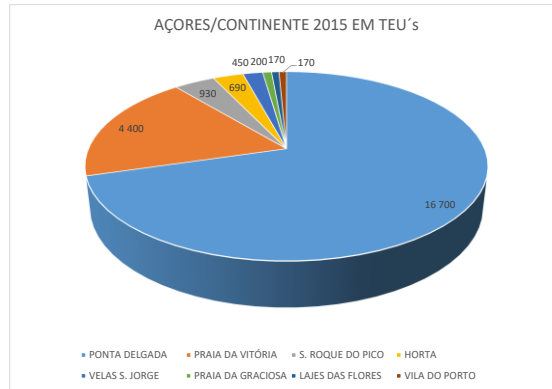
Tráfego Continente/Açores em TEU's

CUSTOS CONTINENTE/AÇORES EM €		
	€	%
PONTA DELGADA	25 200 000	59,38%
PRAIA DA VITÓRIA	9 800 000	23,09%
S. ROQUE DO PICO	2 450 000	5,77%
HORTA	2 150 000	5,07%
VELAS S. JORGE	1 300 000	3,06%
PRAIA DA GRACIOSA	490 000	1,15%
LAJES DAS FLORES	460 000	1,08%
VILA DO PORTO	590 000	1,39%
TOTAL	42 440 000	100,00%



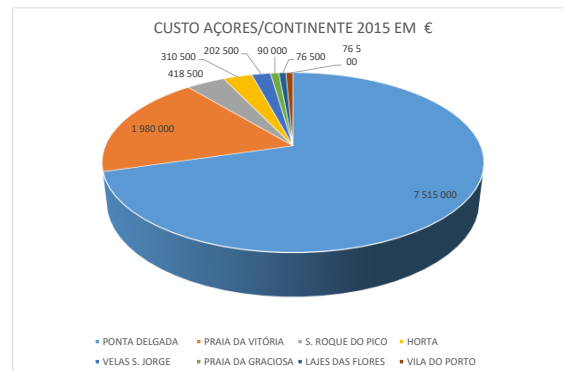
Tráfego Continente/Açores em €

AÇORES/CONTINENTE 2015 EM TEU's		
	TEU's	%
PONTA DELGADA	16 700	70,43%
PRAIA DA VITÓRIA	4 400	18,56%
S. ROQUE DO PICO	930	3,92%
HORTA	690	2,91%
VELAS S. JORGE	450	1,90%
PRAIA DA GRACIOSA	200	0,84%
LAJES DAS FLORES	170	0,72%
VILA DO PORTO	170	0,72%
TOTAL	23 710	100,00%



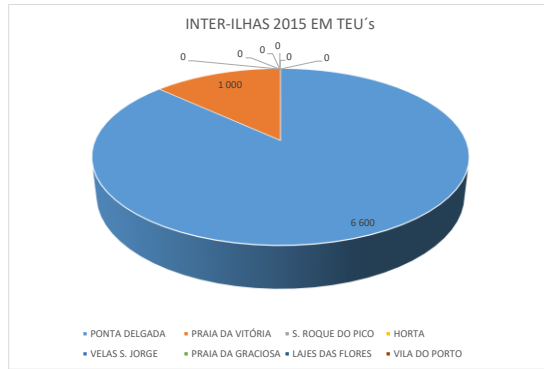
Tráfego Açores/Continente em TEU's

CUSTO AÇORES/CONTINENTE 2015 EM €		
	€	%
PONTA DELGADA	7 515 000	70,43%
PRAIA DA VITÓRIA	1 980 000	18,56%
S. ROQUE DO PICO	418 500	3,92%
HORTA	310 500	2,91%
VELAS S. JORGE	202 500	1,90%
PRAIA DA GRACIOSA	90 000	0,84%
LAJES DAS FLORES	76 500	0,72%
VILA DO PORTO	76 500	0,72%
TOTAL	10 669 500	100,00%



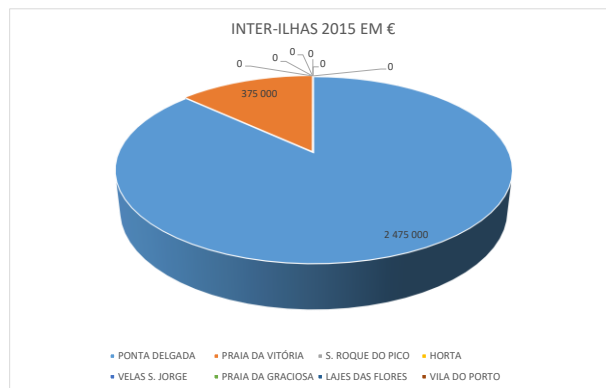
Tráfego Açores/Continente em €

INTER-ILHAS 2015 EM TEU's		
	TEU's	%
PONTA DELGADA	6 600	86,84%
PRAIA DA VITÓRIA	1 000	13,16%
S. ROQUE DO PICO	0	0,00%
HORTA	0	0,00%
VELAS S. JORGE	0	0,00%
PRAIA DA GRACIOSA	0	0,00%
LAJES DAS FLORES	0	0,00%
VILA DO PORTO	0	0,00%
TOTAL	7 600	100,00%



Inter-Ilhas (Açores-Açores) em TEU's

INTER-ILHAS 2015 EM €		
	€	%
PONTA DELGADA	2 475 000	86,84%
PRAIA DA VITÓRIA	375 000	13,16%
S. ROQUE DO PICO	0	0,00%
HORTA	0	0,00%
VELAS S. JORGE	0	0,00%
PRAIA DA GRACIOSA	0	0,00%
LAJES DAS FLORES	0	0,00%
VILA DO PORTO	0	0,00%
TOTAL	2 850 000	100,00%



Inter-Ilhas (Açores-Açores) em €

5.3 - CUSTO TOTAL DO MODELO ATUAL TEU's MERCADO LIBERALIZADO COM OBRIGAÇÕES DE SERVIÇO PÚBLICO

**Modelo com seis navios em rotações quinzenais, ligações
diretas semanais a 5 Ilhas e quinzenais a 4 Ilhas.**

CONTINENTE/AÇORES	42.440.000 €
AÇORES/CONTINENTE	10.669.500 €
INTER-ILHAS	2.850.000 €
TOTAL	55.959.500 €

O Modelo Atual com 6 navios tem um custo global de cerca de 55 M de € praticando fretes claramente incentivadores das exportações em detrimento das importações. Para que tal aconteça ao custo real do C/A somasse a correção que permite manter baixo o custo na exportação.

Tem como grandes vantagens fretes iguais para todas as ilhas, fretes baixos no Inter-Ilhas e fretes baixos nas exportações o que permite que alguma indústria regional se mantenha competitiva garantindo assim postos de trabalho e distribuindo riqueza.

**FIM DAS
OBRIGAÇÕES DE
SERVIÇO
PÚBLICO**

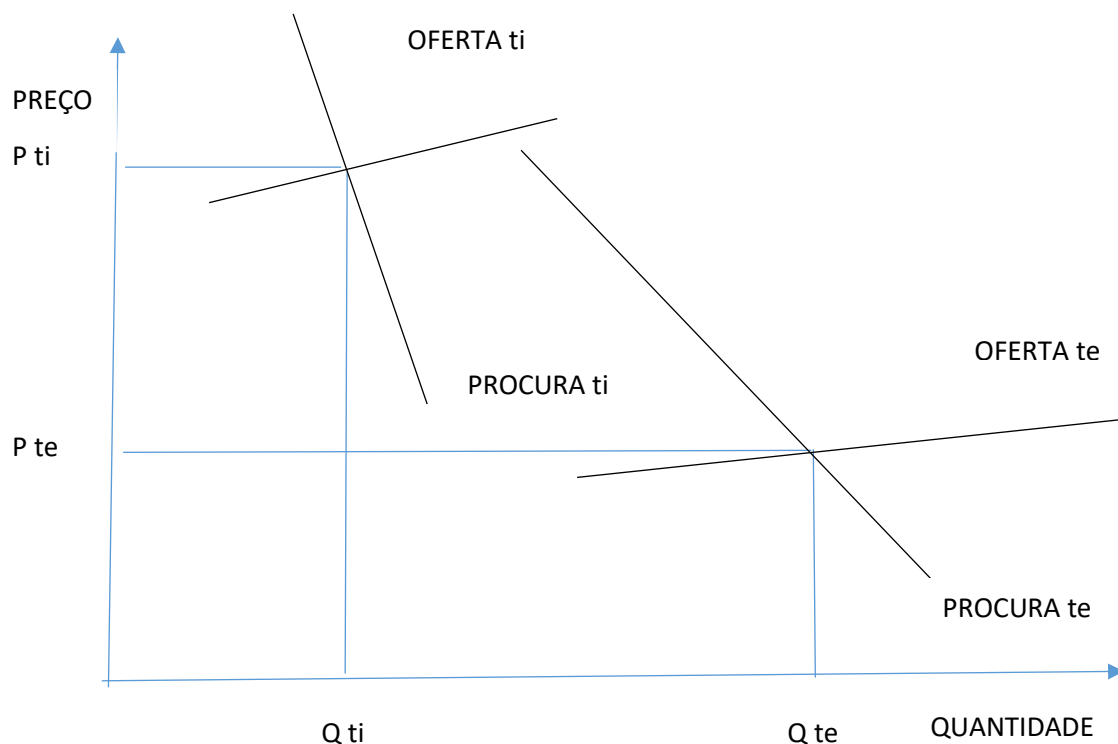
6 - FIM DAS OBRIGAÇÕES DE SERVIÇO PÚBLICO

Vejam os cenários **sem OBRIGAÇÕES DE SERVIÇO PÚBLICO** e as respectivas consequências.

As consequências, no imediato, seriam:

- Os armadores deixariam de praticar preços iguais para todas as ilhas;
- O mercado dividir-se-ia em três segmentos; Tráfego-Direto, Tráfego-Indireto e Inter-ilhas;
- Surgimento, em termos de frete/BL, de um novo mercado;
- Os armadores passariam a escalar apenas a ilha ou ilhas, do ponto de vista comercial, atrativa/s.

O gráfico seguinte espelha a situação do mercado sem Obrigações de Serviço Público:



ti – Mercado inter-ilhas te – Ligações ao exterior P e Q – Preços e quantidades de equilíbrio

O gráfico reflete de forma direta as diferenças dos dois tráfegos/mercados ti – inter-ilhas, te – exterior.

Em cada um dos tráfegos/mercados da interceção da oferta com a procura resultam os pontos de equilíbrio para o preço P_{ti} e P_{te} e para a quantidade Q_{ti} e Q_{te} .

Da leitura do gráfico conclui-se:

- No mercado Inter-Ilhas as importações têm forte predominância relativamente às exportações daí resultar, por falta de economias de escala, uma forte rigidez no preço.
- No tráfego direto com o exterior verifica-se que do preço do transporte, em “princípio”, depende um maior ou menor fluxo de trocas. Em “princípio” porque a dimensão populacional e produtiva da Região limita muito quer as exportações quer as importações
- **A cada Ilha, quer na entrada quer na saída, corresponderia um preço de frete diferente, crescente na proporção da diminuição do respetivo mercado.**

O Modelo sem Obrigações de Serviço Público origina três mercados distintos; Tráfego Direto, Tráfego Indireto e Inter-Ilhas contudo, em termos de transporte marítimo, os últimos dois servindo-se dos mesmos navios e das mesmas escalas.

Esta solução colocaria em causa o normal e regular abastecimento/escoamento dos produtos de todas as ilhas. Alguma

ou algumas ilhas continuariam a ter o seu abastecimento direto regular garantido enquanto outras perderiam o abastecimento direto e a qualidade do serviço seria seriamente afetada, podendo mesmo estar em risco o abastecimento em contentorização. Passaríamos a ter:

- Algumas ou alguma ilha abastecida diretamente do exterior;
- As restantes ilhas abastecidas através de ligações inter-ilhas a partir de um porto com ligações ao exterior da Região e sem qualquer garantia de ligação;
- Preços distintos em função da origem e do destino. **Fim do preço único para todas as ilhas**. Início de um tratamento injusto porque discriminatório. A componente do mercado com ligações diretas ao exterior da Região dispensaria qualquer intervenção pública e os preços seriam inferiores aos atualmente praticados. Neste caso seria o mercado a decidir quais os **portos ou porto** a escalar. Esta questão, **porto ou portos** a escalar no caso das ligações ao exterior é absolutamente relevante na formação do frete a pagar porquanto **alguns especialistas consideram que se se considerar apenas três portos – a habitual santa trilogia – a escalar na Região pelos navios do tráfego direto o frete sofrerá um aumento de cerca de 50% quando comparado com um único porto a escalar** (Rinave e Consulmar, 1999).

A componente do mercado sem ligações diretas ao exterior, o inter-ilhas, seria um mercado incerto dependente das ligações ao exterior e das respetivas frequências. Aqui pode, com propriedade, colocar-se a eventualidade de não ficarem asseguradas, na totalidade, as condições indispensáveis, em termos de abastecimento/exportações das diversas ilhas, no que diz respeito quer à satisfação das necessidades básicas das populações quer ao funcionamento das suas frágeis economias.

O mercado sujeito a um regime sem Obrigações de Serviço Público colocaria em causa o abastecimento/exportações das ilhas de menor dimensão territorial e populacional, tornado necessário o recurso a mecanismos financeiros que suportem os Tráfego-Indireto e Inter-Ilhas e garantam o abastecimento/ exportações dos produtos de todas as ilhas.

Recordo que o n.º 1 do Artigo 4.º do Regulamento CEE n.º 3577/92 do Conselho de 7 de dezembro também prevê a possibilidade de celebração de contratos de fornecimento de serviços públicos decorrente da ausência de interessados em efetuar o serviço sem subsídio. Contrariamente ao que acontece com a Escócia no que diz respeito às ilhas Orkney e Shetland onde a opção foi a implementação do Contrato de Prestação de Serviço Público - **publicamente subsidiado** - sem qualquer nível de liberalização, nos Açores a opção foi pela liberalização com imposição de Obrigações de Serviço Público e **sem subsídio pública**.

Em presença de um modelo que privilegia o normal e regular abastecimento/ exportações dos produtos de e para todas as ilhas e, correndo-se o risco de o fim das Obrigações de Serviço Público pôr em causa tal desiderato, procede-se a uma análise alternativa.

7 - Conceito de Serviço Universal

Trata-se de um conceito muito usado em empresas de rede, por exemplo telecomunicações - **pretende conciliar a necessidade de aumentar a concorrência e, simultaneamente, garantir o acesso de todos os potenciais clientes a um determinado serviço, neste caso os transportes marítimos**. Na prática aplica-se quando se parte do pressuposto, como é o caso, que o mercado concorrencial sem qualquer tipo de regulamentação, não cumprirá dentro dos parâmetros considerados necessários para o que se implementam políticas de subsidiação concorrencialmente neutras.

Simplificando, trata-se de uma ou mais obrigações impostas a um operador, a saber:

- **Qualidade;**
- **Disponibilidade;**
- **Preço – acessível ou único.**

Sabendo-se que não havendo restrições relativamente ao preço nenhuma outra obrigação faz sentido considera-se que, estando em causa uma política redistributiva através do preço, **sempre que os diferenciais de preço forem inferiores aos diferenciais de custo, estamos em presença de um serviço universal**. É indispensável que, porque se tratam de questões interdependentes, níveis de preços e modo de financiamento sejam decididos em simultâneo.

Relembro que o mercado sem Obrigações de Serviço Público corresponde a:

- 1. Três mercados distintos – Tráfego Direto, Tráfego Indireto e inter-ilhas;**
- 2. Preços e BL distintos;**
- 3. O mercado decide livremente que portos ou porto escala.**

As ligações ao exterior não necessitam de qualquer apoio e terão preços mais baixos que os atuais.

As ligações inter-ilhas serão pouco fiáveis, mais caras e muito dependentes das ligações ao exterior e, sem intervenção, pública ou outra, gerariam resultados muito negativos para as ilhas por elas servidas.

8 - CONCEITO DE SERVIÇO UNIVERSAL COM UM ÚNICO TRANSPORTADOR MARÍTIMO OU COM VÁRIOS MAS COM ACORDO DE *SLOTS*

Neste caso o financiamento pode ser feito de quatro maneiras;

1. Subsídio cruzada – Prática de preços mais elevados nas rotas mais rentáveis para subsídio das menos rentáveis;
2. Subsídio pública;
3. Regime misto, 1 + 2.

O ponto 1 corresponde à situação atual.

Os pontos 2 e 3 nunca foram experimentados.

9 - CONCEITO DE SERVIÇO UNIVERSAL COM VÁRIOS TRANSPORTADORES MARÍTIMOS

- Considerando **vários operadores sendo um sujeito às obrigações do Serviço Universal** como forma de garantir regularidade e qualidade no segmento de mercado correspondente ao inter-ilhas, este operador ao qual seria

garantida uma parcela de mercado como reserva de carga poder-se-ia financiar com a subsídio cruzada contudo como a reserva de carga, neste caso, é substancialmente inferior à de um operador em regime de monopólio, impossibilita que os preços praticados sejam similares **(os preços, de acordo com o conceito de Serviço Universal, só serão similares quando os diferenciais de preço forem inferiores aos diferenciais de custos)** e muito menos idênticos entre os dois segmentos de mercado – ligações ao exterior e inter-ilhas – ou seja, como atrás se viu, preços distintos e já não preço igual para todas as ilhas;

- **O financiamento pela criação de um fundo de Serviço Universal pode ter uma das três formas seguintes:**

1. Criação de uma taxa de Serviço Universal;
2. Um imposto por cada operador que entre no mercado de ligações ao exterior – *lump sum* (modelo de contrato onde o preço global pela prestação do serviço é determinado antes da prestação do mesmo e que pode ser:
 - **FFP - preço fixado inalterável;**
 - **FPIF - preço fixado com incentivo/subvenção pública.**

3. Uma taxa *pay or play* – pagamento de uma taxa como contrapartida pela não cobertura do Serviço Universal.

Na prática, pese embora a outros preços, ou o mercado bastasse a si próprio suprimindo as suas necessidades, como atualmente, ou num regime sem Obrigações de Serviço Público, com ou sem conceito de Serviço Universal, terá de haver financiamento cruzado, recorrendo às soluções atrás apresentadas ou a outras das quais não se poderá de todo excluir a subsidiação pública. Caso assim não seja as Ilhas que percam o serviço direto poderão pagar por unidade de carga transportada mais do dobro do que passarão a pagar a Ilha ou Ilhas com serviço direto.

Através dos mecanismos acima referidos é sempre possível implementar um Modelo de Transporte de Carga que, de outra ou outras formas, cumpra com os requisitos do Artigo 5º. do Decreto – Lei nº 7/2006, de 4 de Janeiro contudo, não há almoços grátis ou como diz o povo, *o cão paga-se com o pelo do cão* pelo que, para uma aproximação de preços nos dois segmentos do mercado serão sempre necessárias medidas adicionais ou seja transferências, cruzadas, públicas ou ambas, que direta ou indiretamente complementem a subsidiação cruzada.

Das várias possibilidades acima apresentadas, excluindo a subsídio pública, a que melhor se adequa ao mercado regional de transporte regular de mercadorias é a que separa a responsabilidade pela prestação do serviço do financiamento do mesmo, ou seja, a criação do Fundo de Serviço Universal. **Na prática o Modelo seria financiado por todos os operadores sendo que tal, em termos gerais, corresponde à situação atual pese embora o novo Modelo, com três mercados distintos – Tráfego Direto, Tráfego Indireto e Inter-Ilhas – possa, com mais custos, gerar uma maior concorrência entre operadores, como adiante veremos, e acarretará custos tais que a subsídio cruzada não poderá suprir ou, decresce quantitativa e qualitativamente atingindo limites inaceitáveis, pelo que, não dispensará a subsídio pública a menos que se pretenda varrer do mapa a vida humana em algumas ilhas da Região.**

Sendo sabido que se se efetuar tráfego direto para três portos, a habitual santa trilogia, herança dos Capitães Donatários, dos ex-Distritos e, porque não, do atual Regime Autônomo, que tanto tem penalizado o nosso desenvolvimento coletivo, o frete sofrerá, de acordo com vários especialistas, um aumento de cerca de 50% quando comparado com um único porto a escalar, (Rinave e Consulmar, 1999). Analisemos vários cenários.

10 - MERCADO DE LINHA REGULAR SEM OBRIGAÇÕES DE SERVIÇO PÚBLICO COM 3 OPERADORES

Modelo com HUB – distribuição a partir duma centralidade.

10.1 – HUB – PONTA DELGADA – 3 Navios de 450 TEU´s úteis/Tráfego Direto+ 2 de 250 TEU`s úteis/Tráfego Indireto e Inter-Ilhas

Com este Modelo os navios poderão ser, no Tráfego-Direto 3 com capacidade, cada um, de 450 TEU´s úteis, potência propulsora da ordem dos 8.000 Kw e velocidade entre os 14 e os 16 nós, fazendo rotações de 10 dias e, no Inter-Ilhas, 2 de 250 TEU´s úteis cada um.

- Lisboa/2 dias, Leixões/1 dia, Navegação para Ponta Delgada/2,5 dias, Ponta Delgada/2 dias, Navegação para Lisboa/2,5 dias.
- Com rotações de 10 dias, 7,5 +2,5 dias cada perna, ter-se-ia para cada navio 35 viagens por ano e para os três

navios 105 viagens por ano, um navio a chegar aos Açores de 3,4 em 3,4 dias.

- O número de ligações diretas anuais seria superior ao atual, mas aumentaria o grau de incerteza nas ligações do Inter-Ilhas ao Tráfego-Direto com a carga de entrada e de saída das ilhas sem serviço direto a ter que ligar, quase sempre, ao navio do Tráfego-Direto da viagem seguinte. Fica assim em risco a exportação de produtos perecíveis das ilhas sem serviço direto.

Estrutura de custos por Teu nos navios de 450 TEU's úteis

C/A HUB AND SPOKE EM PONTA DELGADA	
90 TONS IFO 180	16 650 €
10 TONS MD	3 500 €
7,5 dias cada viagem	60 000 €
7,5 dias frota contentores	33 000 €
3 escalas	22 500 €
Total parcial	135 650 €
Comissões agentes 7%	145 146 €
Descontos clientes 15%	166 917 €
Número viagens ano	35
Total sem margem de negócio	5 842 106 €
3 Navios	17 526 319 €
CONTINENTE/PONTA DELGADA	413 €
Margem negócio 8,5%	448 €
Estiva 1x125+2x55	683 €

A/C HUB AND SPOKE EM PONTA DELGADA	
60 TONS IFO 180	11 100 €
5 TONS MD	1 750 €
2,5 dias cada viagem	20 000 €
2,5 dias frota contentores	11 000 €
0 escalas	0 €
Total parcial	43 850 €
Comissões agentes 7%	46 920 €
Descontos clientes 15%	53 957 €
Número viagens ano	35
Total sem margem de negócio	1 888 510 €
3 Navios	5 665 530 €
PONTA DELGADA/CONTINENTE	239 €
Margem negócio 8,5%	259 €
Estiva 1X125	384 €

Estrutura de custos por TEU nos navios de 250 TEU's úteis

INTER-ILHAS HUB EM PD	
40 TONS IFO 180	7 400 €
10 TONS MD	3 500 €
7 dias cada viagem	49 000 €
5,5 escalas	41 250 €
Total parcial	101 150 €
Comissões agentes 7%	108 231 €
Descontos clientes 15%	124 465 €
Número viagens ano	52
Total sem margem de negócio	6 472 184 €
2 Navios	12 944 368 €
INTER-ILHAS	406 €
Margem negócio 8,5%	441 €
Estiva 4x55	661 €

10.2 - HUB em PD - Preços de mercado por TEU – frete marítimo

1. Continente/Açores	683,00€ a)
2. Açores/Continente	384,00€ b)
3. Inter-Ilhas	661,00€ c)

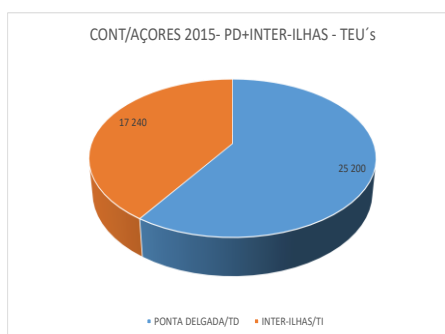
a) O preço baixa relativamente ao Modelo Atual porque se reduziu o número de navios e a carga-direta representa, neste porto, 63% do total.

b) O preço altera-se para menos significativamente porque se considerou todas as escalas no C/A.

c) Valor elevado porque, neste Modelo, a carga direta representa 63% (41.900 TEU's) e a indireta 37 % (24.250 TEU's). Como é sabido, quanto menor o número de TEU's a movimentar no Tráfego Inter-Ilhas, maior o seu custo unitário porque os custos fixos não se alteram.

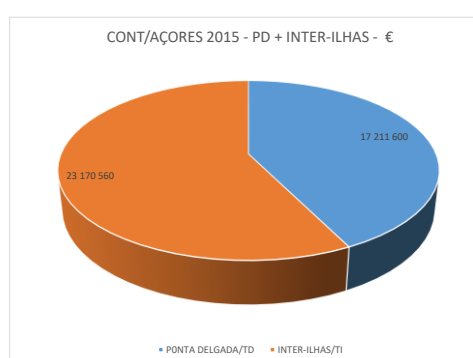
10.3 - DADOS ESTATÍSTICOS 2015

CONT/AÇORES 2015 - PD + INTER-ILHAS - TEU's		
PONTA DELGADA/TD	25 200	59,38%
INTER-ILHAS/TI	17 240	40,62%
TOTAL	42 440	100,00%



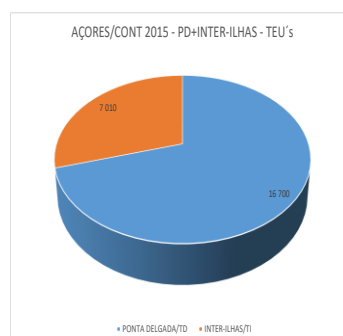
Tráfego Continente/Açores em TEU's

CONT/AÇORES 2015 - PD INTER-ILHAS - €		
PONTA DELGADA/TD	17 211 600	42,62%
INTER-ILHAS/TI	23 170 560	57,38%
TOTAL	40 382 160	100,00%



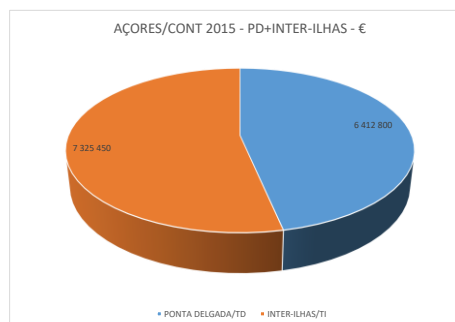
Tráfego Continente/Açores em €

AÇORES/CONT 2015 - PD+INTER-ILHAS - TEU's		
PONTA DELGADA/TD	16 700	70,43%
INTER-ILHAS/TI	7 010	29,57%
TOTAL	23 710	100,00%



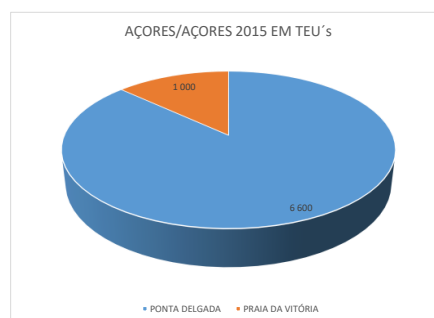
Tráfego Açores/Continente em TEU's

AÇORES/CONT 2015 - PD+INTER-ILHAS - €		
PONTA DELGADA/TD	6 412 800	46,68%
INTER-ILHAS/TI	7 325 450	53,32%
TOTAL	13 738 250	100,00%



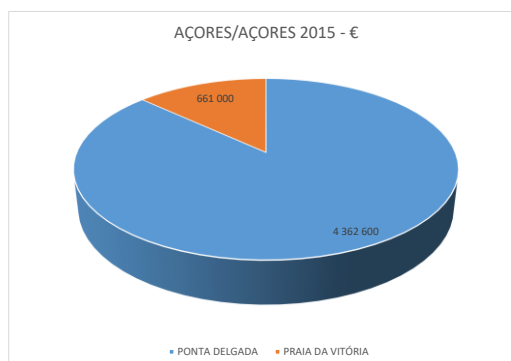
Tráfego Açores/Continente em €

AÇORES/AÇORES 2015 EM TEU's		
	TEU's	%
PONTA DELGADA	6 600	86,84%
PRAIA DA VITÓRIA	1 000	13,16%
TOTAL	7 600	100,00%



Tráfego Açores/Açores em TEU's

AÇORES/AÇORES 2015 - €		
	TEU's	%
PONTA DELGADA	4 362 600	86,84%
PRAIA DA VITÓRIA	661 000	13,16%
TOTAL	5 023 600	100,00%



Tráfego Açores/Açores em €

10.4 - CUSTO TOTAL DO MODELO SEM OBRIGAÇÕES DE SERVIÇO PÚBLICO COM DESCONSOLIDAÇÃO/RECONSOLIDAÇÃO SENDO HUB EM PD:

Hub and Spoke em PONTA DELGADA, com 3 navios de 450 TEU's úteis e 2 de 250 TEU's úteis a preços de mercado por TEU

CONTINENTE/AÇORES T. DIRETO	17.211.600 €
CONTINENTE/AÇORES T. INDIRETO	23.170.560 €
AÇORES/CONTINENTE T. DIRETO	6.412.800 €
AÇORES/CONTINENTE T. INDIRETO	7.325.450 €
INTER-ILHAS/AÇORES-AÇORES	5.023.600 €
CUSTOS DES/RECONSOLIDAÇÃO*	8.487.500 €
TOTAL	67.631.510 € a)

a) Superior ao Modelo Atual em **11.672.010 €** sem esquecer os riscos acrescidos e as implicações legais para as mercadorias desconsolidadas e reconsolidadas e quem por eles se responsabilizaria dado que o BL deixa de ser corrido, ver ponto 4.

***Caso o operador do tráfego direto não esteja no consórcio do inter-ilhas não permitirá, por questões de custos e riscos, que o seu equipamento faça o inter-ilhas logo cada contentor do operador do tráfego direto terá de ser desconsolidado e reconsolidado para o contentor do operador inter-ilhas. Para cada TEU o custo será de cerca de 350 €, carga seca não IMO com taxas portuárias incluídas, ou seja $24.250 \text{ TEU's} \times 350 \text{ €} = 8.487.500 \text{ €}$.**

Em substituição da desconsolidação/reconsolidação dos contentores na passagem do serviço direto para o inter-ilhas no porto HUB poder-se-ia encarar a possibilidade de a carga seguir no inter-ilhas nos contentores do operador do tráfego direto. Contudo, os condicionalismos a que a prestação do serviço numa região insular e arquipelágica fica sujeita apenas possibilita que cada contentor faça, em média, 7 rotações anuais. Assim sendo, considerando que um TEU normal box custa 2 €/dia e um TEU frigorífico custa 13 €/dia, para as ideais 13 rotações anuais por contentor, cada operador do tráfego direto teria de gerir – próprios ou fretados – cerca de 1.200 contentores, sendo mais ou menos 20% frigoríficos, com um

custo anual a rondar os 1.839.600 €. Como, em média, cada contentor só consegue efetuar 7 rotações anuais, cada operador tem de gerir – próprios ou fretados – cerca de 3.500 contentores, sendo mais ou menos 20% frigoríficos, com um custo anual próximo dos 5.365.500 €. O custo global anual, para os três operadores da Cabotagem Insular Açores, com as suas frotas de contentores será aproximadamente $5.365.500 \text{ €} \times 3 = 16.096.500 \text{ €}$. Como só consegue efetuar sete rotações TEU/ano = 21 semanas. Ficariam assim adstritos ao Inter-Ilhas 31 semanas (59,61%) ou seja 9.595.124 €.

10.5 – Custo Total do Modelo com HUB em PONTA DELGADA, com 3 navios de 450 TEU's úteis e 2 de 250 TEU's úteis a preços de mercado por TEU sem desconsolidação/consolidação ou seja seguindo a carga no equipamento do Tráfego-Direto

CONTINENTE/AÇORES T. DIRETO	17.211.600 €
CONTINENTE/AÇORES T. INDIRETO	23.170.560 €
AÇORES/CONTINENTE T. DIRETO	6.412.800 €
AÇORES/CONTINENTE T. INDIRETO	7.325.450 €
INTER-ILHAS/AÇORES-AÇORES	5.023.600 €
CUSTO UTIL. MESMO EQUIPAMENTO*	3.550.196 €
TOTAL	62.694.206 € a)

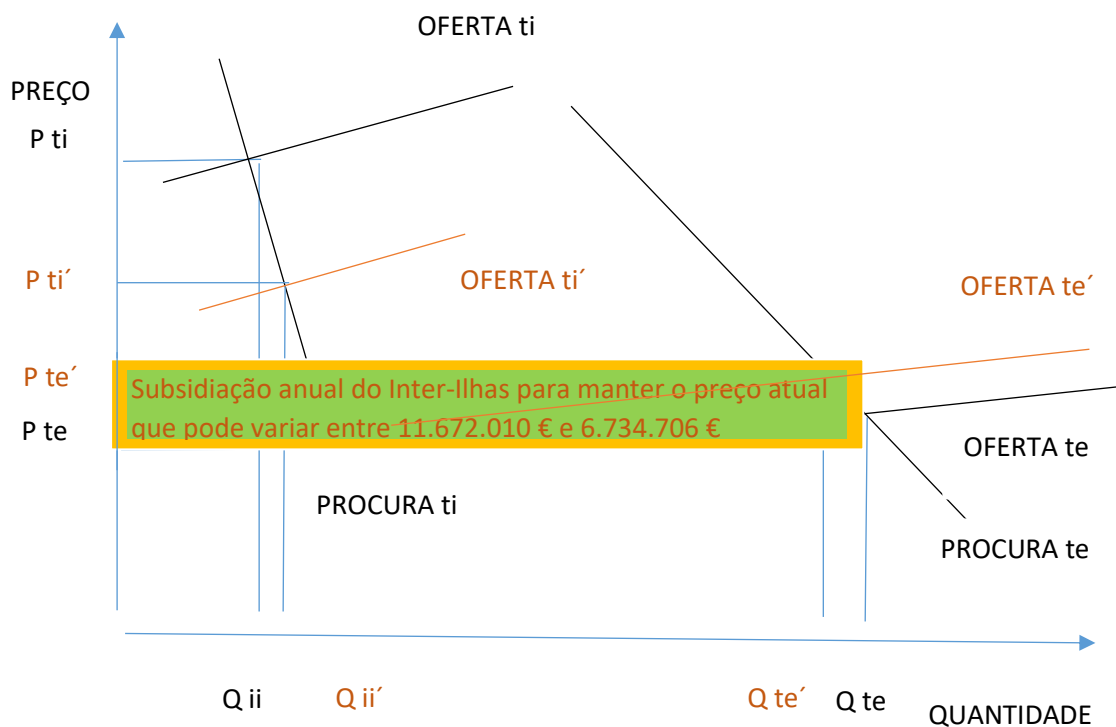
*** Optando-se por utilizar o mesmo equipamento nos três tráfegos este valor sofre variações em função da percentagem do Tráfego-Direto do HUB considerado. Como Ponta Delgada represente 63% da carga direta logo 37% da carga indireta ficará $9.595.124 \times 37\% = 3.550.196 \text{ €}$.**

a) Se a opção for pela utilização do equipamento do Tráfego-Direto no Tráfego-Indireto e no Inter-Ilhas o custo global deste modelo será inferior ao do Modelo com desconsolidação/reconsolidação num montante de 4.937.304 € e superior ao Modelo Atual em 6.734.706 €.

Com este Modelo, em qualquer dos dois cenários analisados, S. Miguel teria, no Tráfego-Direto C/A uma poupança de 8.988.400 €, no A/C uma poupança de 1.102.200 € mas com um acréscimo de custos no Inter-Ilhas de 1.887.600 € valores que é impensável serem absorvidos como custo da economia das ilhas mais pequenas em população e mercado. Apesar de tudo o saldo seria, para S. Miguel, positivo e de 8.203.000 € valor este que seria claramente anulado por mínima que viesse a ser a Taxa “*pay or play*” ou de Serviço Universal; basta que seja de 196 €/TEU.

Sem a Taxa “*pay or play*” ou de Serviço Universal ficariam, contudo, a faltar entre 11.672.010 € (desc./recons.) e 6.734.706

€ (utiliz. mesmo equipamento) para pagar a segunda perna do Tráfego-Indireto e o Inter-ilhas. Sendo este Modelo mais caro que o atual e não sendo possível o Tráfego-Direto libertar tal montante nem as populações das ilhas sem serviço direto suportá-lo, só com subsidiação pública se poderá resolver o problema.



ti – Mercado inter-ilhas

te – Ligações ao exterior

ti' – Mercado inter-ilhas com S U

te' – Ligações ao exterior com S U

P e Q – Preços e quantidades de equilíbrio

Considerando as ligações ao exterior, verifica-se que a oferta no Tráfego Direto OFERTA te' cresce enquanto a oferta no Inter-ilhas OFERTA ti' diminui. A procura mantém-se inalterada.

O novo preço de equilíbrio Pte' é superior ao preço inicial sendo a nova quantidade de equilíbrio Qte' inferior à inicial.

Os recursos arrecadados correspondem à zona verde do gráfico situada entre Pte, Pte' e Qte, Qte'. Com este montante será possível subsidiar as obrigações de Serviço Universal, mantendo preços similares ou iguais entre os dois segmentos do mercado – **Tráfego-Direto e Tráfego-Indireto**. Na prática e, a menos que haja subsídio pública, o mercado, em termos de frete marítimo, resolve por si mesmo, tal como agora, mas com outro figurino; A preços globais muito mais elevados e penalizando fortemente as populações e a economia das ilhas sem serviço direto.

A distância entre a **OFERTA te** e a **OFERTA te'** dá-nos o valor da taxa unitária que deverá financiar o Inter-Ilhas a qual, consoante a solução a adotar, variará entre 463 € (desc./recons.) e 267 € (utiliz. mesmo equipamento), para os 25.200 TEU's do Tráfego-Direto C/A no Porto de Ponta Delgada.

Sem subsídio pública, C/A (683 €), A/C (384 €) e I/I (661 €), para além do custo global ser muito superior ao Modelo Atual (+ 11.672.010 € ou 6.734.706 €) seria um Modelo fortemente incentivador das importações, particularmente rações, lacticínios e carne, pondo em risco a competitividade de algumas indústrias regionais, neutro relativamente às exportações e penalizador do Inter-Ilhas. Em qualquer dos dois Modelos analisados, se adicionarmos ao valor base dos fretes as taxas unitárias ficamos

com C/A 1.146 € (683+463) e 950 € (683+267), mais 146 € e menos 50 € do que no Modelo Atual. Estaríamos, também neste caso, a incentivar a implementação de um Modelo neutro quer do ponto de vista das importações quer do ponto de vista das exportações mas penalizador para o Tráfego Inter-Ilhas e muito mais caro que o Modelo Atual.

Para, sem subsídio pública, manter os fretes do Modelo Atual no Tráfego A/C e Inter-Ilhas (450 € e 375 €) a aplicação de uma Taxa “*pay or play*” ou de Serviço Universal a cada TEU do Tráfego-Direto variaria entre 592 ⁽¹⁾ € (desc/recons) e 476 ⁽²⁾ € (util. mesmo equip.), ficando o frete no C/A a variar entre 1.275 € (683+592) e 1.159 € (683+476) que, relativamente ao Modelo Atual, variam entre respetivamente mais 275 € e mais 159 € que no Modelo Atual. Neste caso estar-se-ia claramente a incentivar as exportações mas a custos globais muito superiores aos custos do Modelo Atual.

$$(1) \quad ((67.631.510-(7.600 \times 375 + 23.710 \times 450)) / 42440 = 592 \text{ €}$$

$$(2) \quad ((62.692.206-(7.600 \times 375 + 23.710 \times 450)) / 42440 = 476 \text{ €}$$

Se se utilizar como referência outro porto que não o de Ponta Delgada os custos do modelo crescem exponencialmente porque a carga direta diminui e a carga indireta aumenta, como a seguir veremos. Utilizemos como HUB a PRAIA DA VITÓRIA e a HORTA. Analisar a Horta como HUB é uma questão meramente académica.

Convém ter presente que o Porto de Ponta Delgada é responsável por 60% das importações e 70% das exportações (41.900 TEU's) enquanto, o Porto da Praia da Vitória é responsável por 23% das importações e 18% das exportações (14.200 TEU's) e o Porto da Horta por 5% das importações e 3% das exportações (3.840 TEU's).

11 – HUB – PRAIA DA VITÓRIA – 3 Navios de 450 TEU's úteis/Tráfego Direto+ 2 de 250 TEU's úteis/Tráfego Indireto e Inter-Ilhas

Com este Modelo os navios poderão ser, no Tráfego-Direto, 3 com capacidade, cada um, de 450 TEU's úteis, potência propulsora da ordem dos 8.000 Kw e velocidade entre os 14 e os 16 nós, fazendo rotações de 11 dias e, no Tráfego-Indireto, 2 de 250 TEU's úteis.

- Lisboa/2 dias, Leixões/1 dia, Navegação para Praia da Vitória/3 dias, Praia da Vitória /2 dias, Navegação para Lisboa/3 dias.
- Com rotações de 11 dias, 8 + 3 dias cada perna, ter-se-ia para cada navio 32 viagens por ano e para os três

navios 96 viagens por ano, um navio a chegar aos Açores de 3,7 em 3,7 dias.

- O número de ligações diretas anuais seria superior ao atual mas aumentaria o grau de incerteza nas ligações do Inter-Ilhas ao Tráfego-Direto com a carga de saída e de entrada das ilhas sem serviço direto a ter que ligar ao navio do Tráfego-Direto, quase sempre, na viagem seguinte. Ficam assim em risco quer as importações quer as exportações de produtos perecíveis das ilhas sem serviço direto.**
- Diminuiria também o número de viagens para o Modelo com HUB em Ponta Delgada.**

Estrutura de custos por TEU nos navios de 450 TEU`s úteis

C/A HUB AND SPOKE NA PRAIA DA VITÓRIA	
95 TONS IFO 180	17 575 €
15 TONS MD	5 250 €
8 dias cada viagem	64 000 €
8 dias frota contentores	35 200 €
3 escalas	22 500 €
Total parcial	144 525 €
Comissões agentes 7%	154 642 €
Descontos clientes 15%	177 838 €
Número viagens ano	32
Total sem margem de negócio	5 690 816 €
3 Navios	17 072 449 €
CONTINENTE/P. VITÓRIA	402 €
Margem negócio 8,5%	436 €
Estiva 1x125+2x55	671 €

A/C HUB AND SPOKE NA PRAIA DA VITÓRIA	
65 TONS IFO 180	12 025 €
5 TONS MD	1 750 €
3 dias cada viagem	24 000 €
3 dias frota contentores	13 200 €
0 escalas	0 €
Total parcial	50 975 €
Comissões agentes 7%	54 543 €
Descontos clientes 15%	62 725 €
Número viagens ano	32
Total sem margem de negócio	2 007 192 €
3 Navios	6 021 575 €
PRAIA DA VITÓRIA/CONTINENTE	254 €
Margem negócio 8,5%	276 €
Estiva 1X125	401 €

Estrutura de custos por TEU nos navios de 250 TEU`s

INTER-ILHAS HUB EM PV	
40 TONS IFO 180	7 400 €
10 TONS MD	3 500 €
7 dias cada viagem	49 000 €
5,5 escalas	41 250 €
Total parcial	101 150 €
Comissões agentes 7%	108 231 €
Descontos clientes 15%	124 465 €
Número viagens ano	52
Total sem margem de negócio	6 472 184 €
2 Navios	12 944 368 €
INTER-ILHAS	217 €
Margem negócio 8,5%	236 €
Estiva 4x55	456 €

11.1- HUB em PV, Preços de mercado por TEU - frete marítimo

1. Continente/Açores 671,00€ a)

2. Açores/Continente 401,00€ b)

3. Inter-Ilhas 456,00€ c)

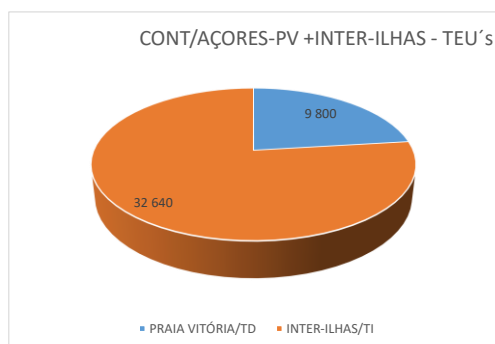
a) Neste caso o frete C/A baixa 12 €, relativamente ao HUB em PD, porque como o tempo de viagem é de mais 1 dia o número de viagens anuais, comparando com a Modelo de HUB em Ponta Delgada, diminui logo, diminuiu a frequência e consequentemente reduziram-se os custos e piorou-se o serviço.

b) Neste caso o frete A/C sobe 13 € porque o tempo de viagem aumenta.

c) Neste caso o frete Inter-Ilhas desce 305 € porque o número de contentores neste Tráfego aumentou em 27.700 TEU's relativamente ao HUB em PD, passando de 24.250 TEU's para 51.950 TEU's.

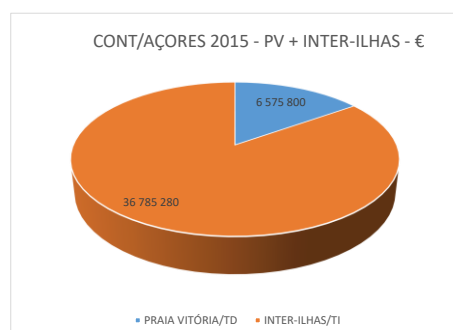
11.2 - DADOS ESTATÍSTICOS 2015

CONT/AÇORES 2015- PV + INTER-ILHAS - TEU's		
PRAIA VITÓRIA/TD	9 800	23,09%
INTER-ILHAS/TI	32 640	76,91%
TOTAL	42 440	100,00%



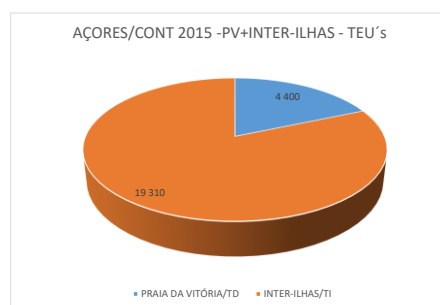
Tráfego Continente/Açores em TEU's

CONT/AÇORES 2015 - PV + INTER-ILHAS - €		
PRAIA VITÓRIA/TD	6 575 800	15,17%
INTER-ILHAS/TI	36 785 280	84,83%
TOTAL	43 361 080	100,00%



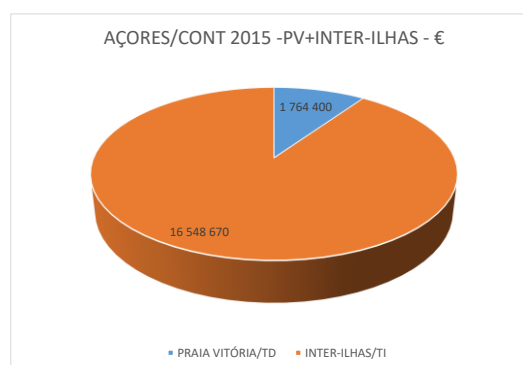
Tráfego Continente/Açores em €

AÇORES/CONT 2015 -PV+INTER-ILHAS - TEU's		
PRAIA DA VITÓRIA/TD	4 400	18,56%
INTER-ILHAS/TI	19 310	81,44%
TOTAL	23 710	100,00%



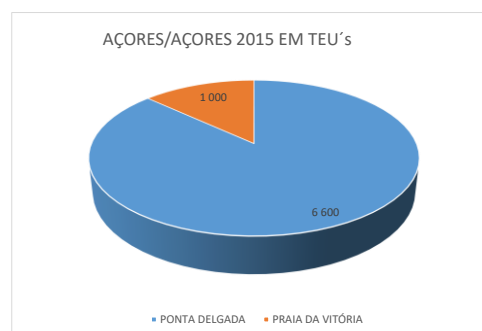
Tráfego Açores/Continente em TEU'

AÇORES/CONT 2015 -PV+INTER-ILHAS - €		
PRAIA VITÓRIA/TD	1 764 400	9,63%
INTER-ILHAS/TI	16 548 670	90,37%
TOTAL	18 313 070	100,00%



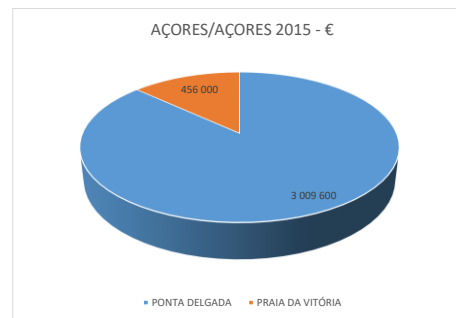
Tráfego Açores/Continente em €

AÇORES/AÇORES 2015 EM TEU's		
	TEU's	%
PONTA DELGADA	6 600	86,84%
PRAIA DA VITÓRIA	1 000	13,16%
TOTAL	7 600	100,00%



Tráfego Açores/Açores em TEU's

AÇORES/AÇORES 2015 - €		
	TEU's	%
PONTA DELGADA	3 009 600	86,84%
PRAIA DA VITÓRIA	456 000	13,16%
TOTAL	3 465 600	100,00%



Tráfego Açores/Açores em €

11.3 - CUSTO TOTAL DO MODELO SEM OBRIGAÇÕES DE SERVIÇO PÚBLICO COM DESCONSOLIDAÇÃO/RECONSOLIDAÇÃO E HUB EM PV:

**HUB na P. Vitória, com 3 navios de 450 TEU's
úteis e 2 de 250 TEU's úteis**

CONTINENTE/AÇORES T. DIRETO	6.575.800 €
CONTINENTE/AÇORES T. INDIRETO	36.785.280 €
AÇORES/CONTINENTE T. DIRETO	1.764.400 €
AÇORES/CONTINENTE T. INDIRETO	16.548.670 €
INTER-ILHAS/AÇORES-AÇORES	3.465.600 €
CUSTOS DES/RECONSOLIDAÇÃO *	15.182.500 €
TOTAL	80.322.250 € a)

a) Superior ao Modelo Atual em 24.362.750 € e ao Modelo com HUB em Ponta Delgada em 12.690.740 € sem esquecer os riscos acrescidos para as mercadorias desconsolidadas e reconsolidadas e quem por eles se responsabilizaria dado que o BL deixa de ser corrido, ver ponto 4.

***Caso o operador do tráfego direto não esteja no consórcio do inter-ilhas não permitirá, por questões de custos e riscos, que o seu equipamento faça o inter-ilhas logo cada contentor do operador do tráfego direto terá de ser desconsolidado e reconsolidado para o contentor do operador inter-ilhas. Para cada TEU o custo será de cerca de 350 €, carga seca não IMO**

com taxas portuárias incluídas, ou seja 51.950 TEU's x 350 € = 15.182.500 €, valor muito superior ao obtido quando se considerou o HUB em Ponta Delgada dado que cresceu exponencialmente o volume de Tráfego Indireto.

11.4 – Custo Total do Modelo com HUB na P. Vitória, com 3 navios de 450 TEU's úteis e 2 de 250 TEU's úteis sem desconsolidação/consolidação ou seja **segundo a carga no contentor do Tráfego-Direto**

CONTINENTE/AÇORES T. DIRETO	6.575.800 €
CONTINENTE/AÇORES T. INDIRETO	36.785.280 €
AÇORES/CONTINENTE T. DIRETO	1.764.400 €
AÇORES/CONTINENTE T. INDIRETO	16.548.670 €
INTER-ILHAS/AÇORES-AÇORES	3.465.600 €
CUSTO UTIL. MESMO CONTENTOR *	7.784.194 €
TOTAL	72.923.944 €_a

*Este valor sofre variações (ver 10.4) em função da percentagem do Tráfego-Direto do HUB considerado. Como a Praia da Vitória representa 22% da carga direta logo 78% da carga indireta ficará $9.595.124 \times 78\% = 7.484.194$ €.

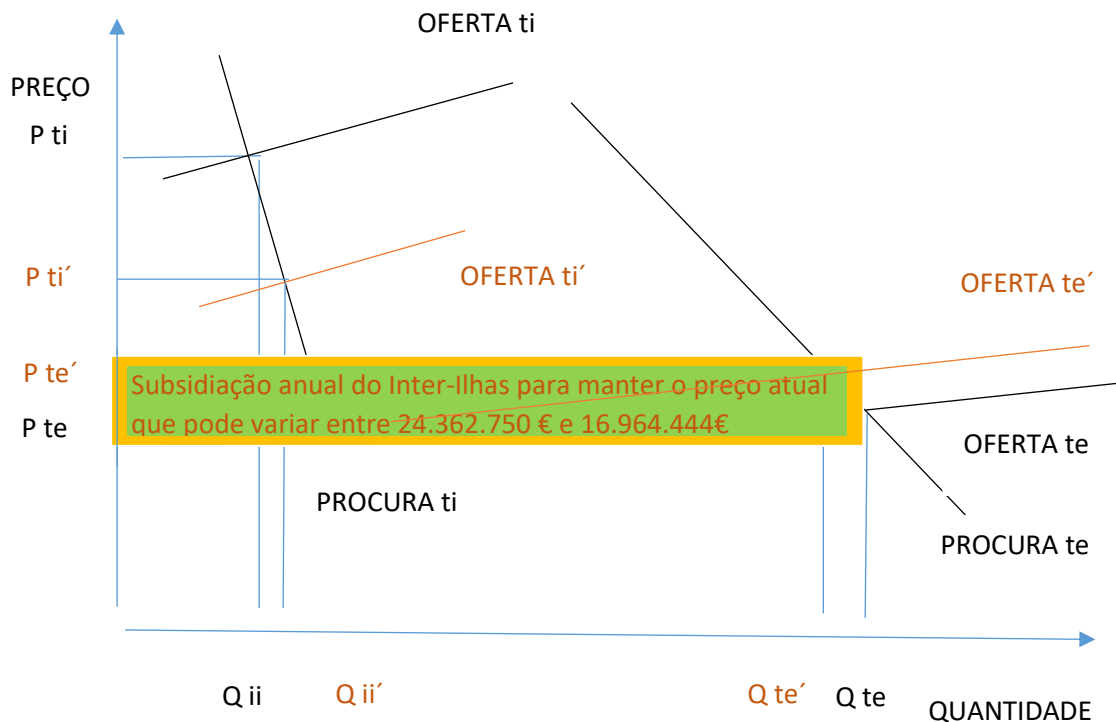
a) Se a opção for pela utilização do equipamento do Tráfego-Direto no Tráfego-Indireto e no Inter-Ilhas (ver 10.4) o custo global deste modelo será inferior num montante de 7.398.306 €, relativamente ao mesmo Modelo com desc./recons., superior ao Modelo Atual em 16.964.444 € e ao Modelo com HUB em Ponta Delgada em 10.229.738 €.

Com este Modelo, em qualquer dos dois cenários analisados, a Terceira teria, no Tráfego-Direto C/A uma poupança de 3.224.200 € e no Tráfego-Direto A/C uma poupança de 215.600 € mas com um acréscimo de custos no Inter-Ilhas de 810.000 €. Apesar de tudo o saldo seria, para a Terceira, positivo e de 2.629.800 € valor este que seria claramente anulado por mínima que viesse a ser a Taxa “*pay or play*” ou de Serviço Universal, basta que seja de 185 €/TEU.

Registe-se que o agravamento para Ponta Delgada, principal mercado e motor da economia regional, seria fortemente penalizador do funcionamento de toda a economia regional.

Sem recurso à taxa “*pay or play*” ou de Serviço Universal ficariam contudo a faltar entre 24.362.750 € (desc./recons.) e 16.964.444 € (utiliz. mesmo equipamento) para pagar a segunda perna do Tráfego-Indireto e o Inter-Ilhas. Sendo este Modelo muito mais caro que o atual e não sendo possível o Tráfego-Direto libertar tal montante nem as populações nem a

economia das ilhas sem serviço direto suportá-lo, só com intervenção pública se poderá resolver.



ti – Mercado inter-ilhas

te – Ligações ao exterior

ti' – Mercado inter-ilhas com S U

te' – Ligações ao exterior com S U

P e Q – Preços e quantidades de equilíbrio

Considerando as ligações ao exterior, verifica-se que a oferta no Tráfego Direto OFERTA te' cresce enquanto a oferta no Inter-ilhas OFERTA ti' diminui. A procura mantém-se inalterada.

O novo preço de equilíbrio Pte' é superior ao preço inicial sendo a nova quantidade de equilíbrio Qte' inferior à inicial.

Os recursos arrecadados correspondem à zona verde do gráfico situada entre Pte, Pte' e Qte, Qte'. Com este montante será possível subsidiar as obrigações de Serviço Universal, mantendo preços similares ou iguais entre os dois segmentos do mercado – **Tráfego-Direto e Tráfego-Indireto**. Na prática e, a menos que haja subsídio pública, o mercado, em termos de frete marítimo, resolve por si mesmo, tal como agora mas com outro figurino e a preços globais muitíssimo mais elevados, inviabilizando o funcionamento das economias das ilhas sem serviço direto bem como a sobrevivência das respetivas populações.

A distância entre a OFERTA te e a OFERTA te' dá-nos o valor da taxa unitária que deverá financiar o Inter-Ilhas a qual, consoante a solução a adotar, variará entre 2.486 € (desc./recons.) e 1.731 € (util. mesmo equip.), para os 9.800 TEU's do Tráfego-Direto C/A no Porto da Praia da Vitória.

Sem subsídio pública, C/A (671 €), A/C (401 €) e I/I (456 €), para além do custo global ser muito superior ao Modelo Atual (+ 24.362.750 € ou 16.964.444 €) seria um Modelo fortemente incentivador das importações e penalizador do Inter-Ilhas. Se, para evitar a subsídio pública, em qualquer dos dois Modelos analisados, adicionarmos ao valor base dos fretes as taxas unitárias ficamos com C/A 3.157 € (671+2.486) e 2.402 € (671+1.731), muito superiores ao frete praticado pelo Modelo Atual. **Estes preços inviabilizam de todo o funcionamento do mercado, não podendo, em circunstância alguma, ser implementado.**

Para, sem subsidiação pública, manter os fretes do Modelo Atual no Tráfego A/C e Inter-Ilhas (450 € e 375 €) a aplicação de uma Taxa “*pay or play*” ou de Serviço Universal a cada TEU do Tráfego-Direto variaria entre 902 ⁽¹⁾ € (desc/recons) e 658 ⁽²⁾ € (utiliz. mesmo equip.), ficando o frete no C/A a variar entre 1.573 € (671+902) e 1.329 € (671+658) que, relativamente ao Modelo Atual, variam entre respetivamente mais 573 € e 329 € que no Modelo Atual. Apesar de se estar a incentivar as exportações, neste Modelo, o preço das importações deixa de ser sustentável.

$$(1) \quad ((80.322.250-(7.600 \times 375 + 23.710 \times 450)) / 42440 = 902 \text{ €}$$

$$(2) \quad ((72.923.944-(7.600 \times 375 + 23.710 \times 450)) / 42440 = 658 \text{ €}$$

12 - HUB- na HORTA - 3 Navios de 450 TEU's úteis/Tráfego Direto+ 2 de 250 TEU's úteis/Tráfego-Indireto e Inter-Ilhas.

Com este Modelo os navios poderão ser, no Tráfego-Direto, 3 com capacidade, cada um, de 450 TEU's, potência propulsora da ordem dos 8.000 Kw e velocidade entre os 14 e os 16 nós, fazendo rotações de 11 dias e, no Tráfego-Indireto, 2 de 250 TEU's úteis.

- Lisboa/2 dias, Leixões/1 dia, Navegação para Horta/3 dias, Horta/2 dias, Navegação para Lisboa/3 dias.
- Com rotações de 11 dias, 8+3 dias cada perna, ter-se-ia para cada navio 32 viagens por ano e para os três navios 96 viagens por ano, um navio a chegar aos Açores de 3,7 em 3,7 dias.
- O número de ligações diretas anuais seria superior ao atual mas aumentaria o grau de incerteza nas ligações do Inter-Ilhas ao Tráfego-Direto com a carga de saída e de entrada das ilhas sem serviço direto a ter sempre que ligar ao navio do Tráfego-Direto, quase sempre, na viagem seguinte. Fica assim em risco que a importação quer a exportação de produtos perecíveis das ilhas sem serviço direto.
- O Modelo com Hub and Spoke na Horta teria menos viagens do que Hub and Spoke em Ponta Delgada mas o mesmo número do que Hub and Spoke na P. Vitória.

Estrutura de custos por TEU nos navios de 450 TEU`s úteis

C/A HUB AND SPOKE NA HORTA		A/C HUB AND SPOKE NA HORTA	
100 TONS IFO 180	18 500 €	65 TONS IFO 180	12 025 €
15 TONS MD	5 250 €	5 TONS MD	1 750 €
8 dias cada viagem	64 000 €	2,5 dias cada viagem	20 000 €
8 dias frota contentores	35 200 €	6,5 dias frota contentores	28 600 €
3 escalas	22 500 €	0 escalas	0 €
Total parcial	145 450 €	Total parcial	62 375 €
Comissões agentes 7%	155 632 €	Comissões agentes 7%	66 741 €
Descontos clientes 15%	178 976 €	Descontos clientes 15%	76 752 €
Número viagens ano	32	Número viagens ano	32
Total sem margem de negócio	5 727 239 €	Total sem margem de negócio	2 456 078 €
3 Navios	17 181 718 €	3 Navios	7 368 234 €
CONTINENTE/HORTA	405 €	HORTA/CONTINENTE	311 €
Margem negócio 8,5%	439 €	Margem negócio 8,5%	337 €
Estiva 1x125+2x55	674 €	Estiva 1X125	462 €

Estrutura de custos por TEU nos navios de 250 TEU's

INTER-ILHAS HUB EM H	
40 TONS IFO 180	7 400 €
10 TONS MD	3 500 €
7 dias cada viagem	49 000 €
5,5 escalas	41 250 €
Total parcial	101 150 €
Comissões agentes 7%	108 231 €
Descontos clientes 15%	124 465 €
Número viagens ano	52
Total sem margem de negócio	6 472 184 €
2 Navios	12 944 368 €
INTER-ILHAS	183 €
Margem negócio 8,5%	198 €
Estiva 4x55	418 €

12.1 - Preços de mercado por TEU—frete marítimo

1 - Continente/Açores	674,00€ a)
2 - Açores/Continente	462,00€ b)
3 - Inter-Ilhas	418,00€ c)

a) Neste caso, embora também reduza o número de viagens relativamente ao HUB em PD mantém relativamente ao HUB na PV, diminuindo a frequência e piorando o serviço, relativamente a Ponta Delgada e mantendo relativamente à P. Vitória. O frete C/A decresce 9 €, relativamente a PD e cresce 3 € relativamente à PV, no primeiro caso consequência da redução do número de viagens e, no segundo, consequência do aumento da distância a navegar.

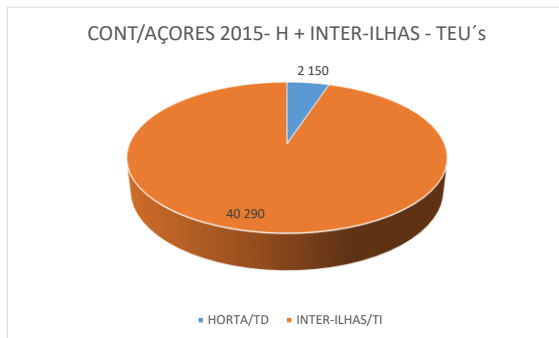
b) Neste caso o frete cresce 83 € relativamente a HUB em PD e 66 € relativamente a HUB em PV, consequência de maior distância a navegar.

c) Neste caso o frete decresce 243 € relativamente a HUB em PD e 38 € relativamente a HUB em PV, consequência do aumento do número de TEU's neste Tráfego de 39.060 relativamente a HUB em PD, passando de 24.250 TEU's

para 63.310 TEU's e de 11.360 relativamente a HUB em PV, passando de 51.950 TEU's para 63.310 TEU's.

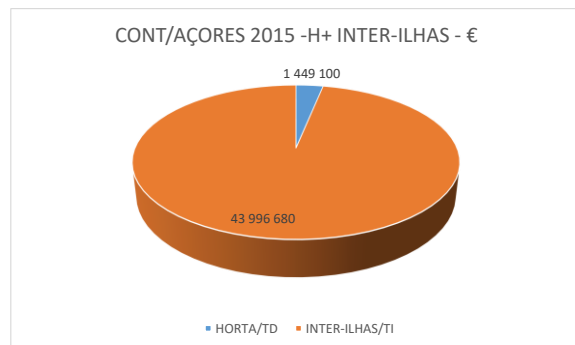
12.2 - DADOS ESTATÍSTICOS 2015

CONT/AÇORES 2015- H + INTER-ILHAS - TEU's		
HORTA/TD	2 150	5,07%
INTER-ILHAS/TI	40 290	94,93%
TOTAL	42 440	100,00%



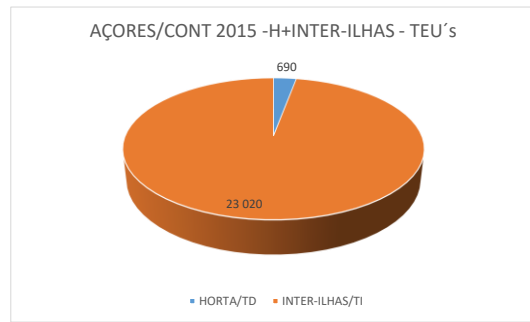
Tráfego Continente/Açores em TEU's

CONT/AÇORES 2015 - H + INTER-ILHAS - €		
HORTA/TD	1 449 100	3,19%
INTER-ILHAS/TI	43 996 680	96,81%
TOTAL	45 445 780	100,00%



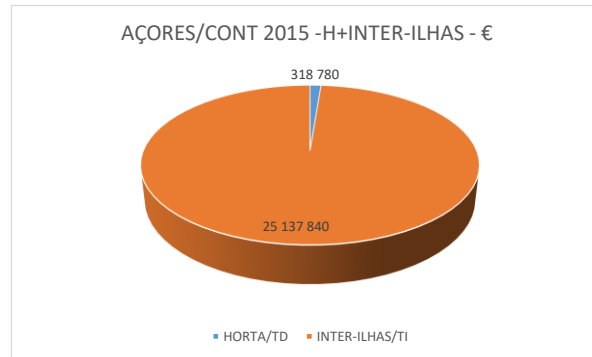
Tráfego Continente/Açores em €

AÇORES/CONT 2015 -H+INTER-ILHAS - TEU's		
HORTA/TD	690	2,91%
INTER-ILHAS/TI	23 020	97,09%
TOTAL	23 710	100,00%



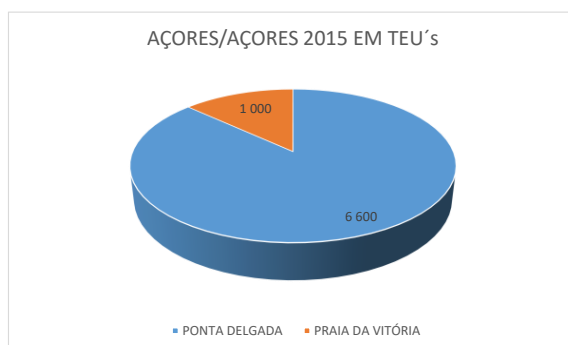
Tráfego Açores/Continente em TEU's

AÇORES/CONT 2015 -H+INTER-ILHAS - €		
HORTA/TD	318 780	1,25%
INTER-ILHAS/TI	25 137 840	98,75%
TOTAL	25 456 620	100,00%



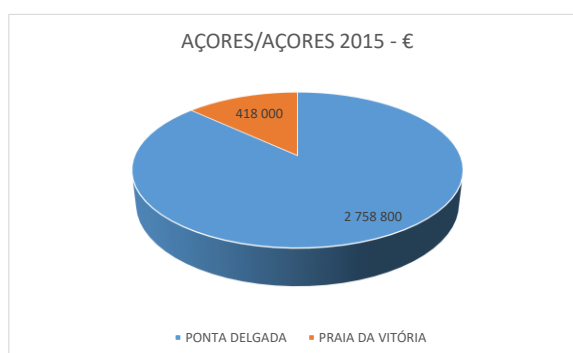
Tráfego Açores/Continente em €

AÇORES/AÇORES 2015 EM TEU's		
	TEU's	%
PONTA DELGADA	6 600	86,84%
PRAIA DA VITÓRIA	1 000	13,16%
TOTAL	7 600	100,00%



Tráfego Açores/Açores em TEU's

AÇORES/AÇORES 2015 - €		
	TEU's	%
PONTA DELGADA	2 758 800	86,84%
PRAIA DA VITÓRIA	418 000	13,16%
TOTAL	3 176 800	100,00%



Tráfego Açores/Açores em €

12.3 - CUSTO TOTAL DO MODELO SEM OBRIGAÇÕES DE SERVIÇO PÚBLICO COM DESCONSOLIDAÇÃO/RECONSOLIDAÇÃO E HUB NA H:

**HUB na Horta, com 3 navios de 450 TEU's úteis e
2 de 250 TEU's úteis**

CONTINENTE/AÇORES T. DIRETO	1.449.100 €
CONTINENTE/AÇORES T. INDIRETO	43.996.680 €
AÇORES/CONTINENTE T. DIRETO	318.780 €
AÇORES/CONTINENTE T. INDIRETO	25.137.840 €
INTER-ILHAS/AÇORES-AÇORES	3.176.800 €
CUSTOS DES/CONSOLIDAÇÃO *	22.158.500 €
TOTAL	96.237.700 € a)

a) Superior ao Modelo Atual em **40.278.200 €**, ao Modelo com HUB em Ponta Delgada em **28.606.440 €**, ao Modelo com HUB na Praia da Vitória em **15.915.450 €** sem esquecer os riscos acrescidos para as mercadorias desconsolidadas e reconsolidadas e quem por eles se responsabilizaria dado que o BL deixa de ser corrido, ver ponto 4.

***Caso o operador do tráfego direto não esteja no consórcio do inter-ilhas não permitirá, por questões de custos e riscos, que o**

seu equipamento faça o inter-ilhas logo cada contentor do operador do tráfego direto terá de ser desconsolidado e reconsolidado para o contentor do operador inter-ilhas. Para cada TEU o custo será de cerca de 350 €, carga seca não IMO com taxas portuárias incluídas, ou seja $63.310 \text{ TEU's} \times 350 \text{ €} = 22.158.500 \text{ €}$, valor muito superior ao obtido quando se considerou o HUB em Ponta Delgada dado que cresceu exponencialmente o volume de Tráfego Indireto e superior ao obtido quando se considerou o HUB na Praia da Vitória, embora em valor menor, dado que, neste caso, cresce menos o volume de Tráfego Indireto.

12.4 - CUSTO TOTAL DO MODELO SEM OBRIGAÇÕES DE SERVIÇO PÚBLICO SENDO HUB NA H e seguindo a carga no contentor do Tráfego – Direto

**HUB na Horta, com 3 navios de 450 TEU's úteis e
2 de 250 TEU's úteis**

CONTINENTE/AÇORES T. DIRETO	1.449.100 €
------------------------------------	--------------------

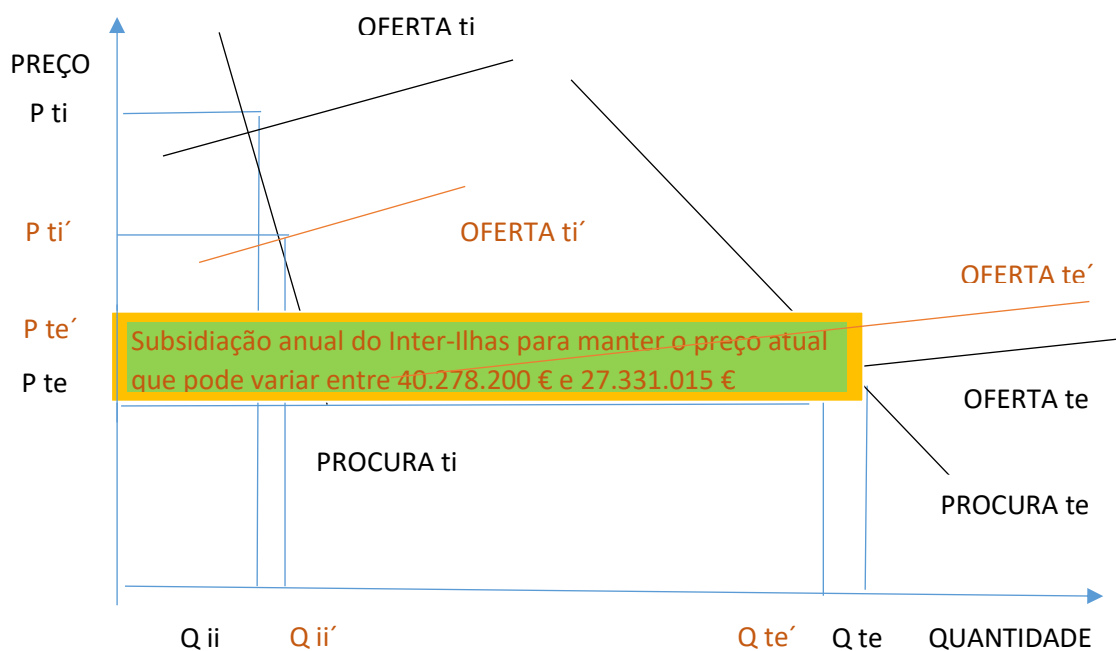
CONTINENTE/AÇORES T. INDIRETO	43.996.680€
AÇORES/CONTINENTE T. DIRETO	318.780 €
AÇORES/CONTINENTE T. INDIRETO	25.137.840 €
INTER-ILHAS/AÇORES-AÇORES	3.176.800 €
CUSTO UTIL. MESMO CONTENTOR *	9.211.315 €
TOTAL	83.290.515 € a)

***Este valor (ver 10.4) sofre variações em função da percentagem do Tráfego-Direto do HUB considerado. Como a Horta represente 4% da carga direta logo 96% da carga indireta ficará $9.595.124 \times 96\% = 9.211.315$ €.**

- a) Se a opção for pela utilização do equipamento do Tráfego-Direto no Tráfego-Indireto e no Inter-Ilhas (ver 10.4) o custo global deste modelo será inferior num montante de 12.947.185 € ao mesmo Modelo mas com desc./recons.. Superior ao Modelo Atual em 27.331.015 €, ao Modelo com HUB em Ponta Delgada em 20.596.299 € e ao Modelo com HUB na Praia da Vitória em 10.366.571 €.**

Com este Modelo, em qualquer dos dois cenários analisados, o Faial teria, no Tráfego-Direto C/A uma poupança de 658.900 € e no Tráfego-Indireto de 8.280 €, num total de 667.180 €, valor este que seria claramente anulado por mínima que viesse a ser a Taxa “*pay or play*” ou de Serviço Universal, basta que seja de 235 €/TEU.

Ficariam, contudo, a faltar entre 40.278.200 € (desc./recons.) e 27.331.015 € (utiliz. mesmo equipamento) para pagar a segunda perna do Tráfego-Indireto. Sendo este Modelo caríssimo e não sendo possível o Tráfego-Direto libertar tal montante nem as populações das ilhas sem serviço direto pagarem-no, de onde viria ele?



ti – Mercado inter-ilhas

te – Ligações ao exterior

ti' – Mercado inter-ilhas com S U

te' – Ligações ao exterior com S U

P e Q – Preços e quantidades de equilíbrio

Considerando as ligações ao exterior, verifica-se que a oferta no Tráfego Direto OFERTA te' cresce enquanto a oferta no Inter-ilhas OFERTA ti' diminui. A procura mantém-se inalterada.

O novo preço de equilíbrio Pte' é superior ao preço inicial sendo a nova quantidade de equilíbrio Qte' inferior à inicial.

Os recursos arrecadados correspondem à zona verde do gráfico situada entre Pte, Pte' e Qte, Qte'. Com este montante será possível subsidiar as obrigações de Serviço Universal, mantendo preços similares ou iguais entre os dois segmentos do mercado – **ligações ao exterior e inter-ilhas**. Na prática e, a menos que haja subsídio pública, o mercado, em termos de frete marítimo,

resolve por si mesmo, tal como agora mas com outro figurino e a preços globais muito mais elevados e penalizando fortemente as populações e a economia das ilhas sem serviço direto.

A distância entre a **OFERTA te** e a **OFERTA te'** dá-nos o valor da taxa unitária que deverá financiar o Inter-Ilhas a qual, consoante a solução a adotar, variará entre 18.734 € (desc./recons.) e 12.712 € (útil. mesmo equipamento), para os 2.150 TEU's do Tráfego-Direto no Porto da Horta.

Sem subsídio pública, C/A (674 €), A/C (462 €) e I/I (418 €), para além do custo global ser muito superior ao Modelo Atual (+ 40.278.200 € ou 27.331.015 €) seria um Modelo fortemente incentivador das importações e penalizador do Inter-Ilhas. Se, para evitar a subsídio pública, em qualquer dos dois Modelos analisados, adicionarmos ao valor base dos fretes as taxas unitárias ficamos com C/A 19.408 € (674+18.734) e 13.386 € (674+12.712), muitíssimo superiores ao frete praticado pelo Modelo Atual. **Este Modelo é de todo inviável.**

Para, sem subsídio pública, manter os fretes do Modelo Atual no Tráfego A/C e Inter-Ilhas (450 € e 375 €) a aplicação de uma Taxa “pay or play” ou de Serviço Universal a cada TEU do Tráfego-Direto variaria entre 1.274 ⁽¹⁾ € (desc/recons) e 971 ⁽²⁾ € (util. mesmo equip.), ficando o frete no C/A a variar entre 1.948 € (674+1.274) e 1.645 € (674+971) que, relativamente ao Modelo Atual, variam entre respetivamente mais 948 € e 645 €

que no Modelo Atual. **Apesar de se estar a incentivar as exportações, neste Modelo, o preço das importações deixa de ser sustentável e seria absurdo.**

$$(1) \quad ((96.237.700-(7.600 \times 375+23.710 \times 450))/42440=1.274 \text{ €}$$

$$(2) \quad ((83.290.515-(7.600 \times 375+23.710 \times 450))/42440=971 \text{ €}$$

13 – Desconsolidação/Reconsolidação versus utilização do Equipamento do Tráfego-Direto no Tráfego-Indireto e Inter-Ilhas

Sendo o HUB em Ponta Delgada gera 55% do Tráfego-Direto e 45% do Tráfego-Indireto, sendo o HUB na Praia da Vitória gera 18% do Tráfego-Direto e 72% do Tráfego-Indireto e sendo o HUB na Horta gera 3,7% do Tráfego-Direto e 96,3% do Tráfego-Indireto pelo que, a utilização ou não do mesmo equipamento, apesar da mudança de BL, como se viu faz muita diferença nos custos globais porque o custo da utilização do mesmo equipamento não se altera, enquanto os custos da desconsolidação/reconsolidação crescem na proporção direta do movimento Inter-Ilhas ou seja de Este para Oeste mas os custos por TEU Inter-Ilhas, quando se utiliza o mesmo equipamento do Tráfego-Direto, diminuem de Este para Oeste.

Esta conclusão é válida, com exceção do Porto de Ponta Delgada, para qualquer outro porto da Região.

14 - Analisemos agora a situação de HUB em Ponta Delgada com escala na Praia da Vitória, com 3 navios de 450 TEU's úteis/Tráfego-Direto + 2 de 250 TEU's úteis/Tráfego-Indireto e Inter-Ilhas.

14.1 – HUB – PONTA DELGADA com escala na PRAIA DA VITÓRIA - 3 Navios de 450 TEU's úteis/Tráfego Direto+ 2 de 250 TEU's úteis/Tráfego-Indireto e Inter-Ilhas.

Com este Modelo os navios poderão ser, no Tráfego-Direto, 3 com capacidade, cada um, de 450 TEU's, potência propulsora da ordem dos 8.000 Kw e velocidade entre os 14 e os 16 nós, fazendo rotações de 13 dias e, no Tráfego-Indireto, 2 de 250 TEU's úteis.

- **Lisboa/2 dias, Leixões/1 dia, Navegação para Ponta Delgada/2,5 dias, Ponta Delgada/2 dias, Praia da Vitória/1 dia, Ponta Delgada/2 dias e Navegação para Lisboa/2,5 dias.**

- Com rotações de 13 dias, 10,5+2,5 dias cada perna, ter-se-ia para cada navio 28 viagens por ano e para os três navios 84 viagens por ano, um navio a chegar aos Açores de 4,4 em 4,4 dias.
- O número de ligações diretas anuais seria superior ao atual, mas aumentaria o grau de incerteza nas ligações do Inter-Ilhas ao Tráfego-Direto com parte da carga de entrada e de saída das ilhas sem serviço direto a ter, quase sempre, que ligar ao navio do Tráfego-Direto na viagem seguinte. Ficam assim em risco as importações e exportação de produtos perecíveis das ilhas sem serviço direto.

Estrutura de custos por TEU nos navios de 450 TEU's úteis

C/A HUB EM PD + PV	
95 TONS IFO 180	17 575 €
15 TONS MD	5 250 €
10 dias cada viagem	80 000 €
10 dias frota contentores	44 000 €
5 escalas	37 500 €
Total parcial	184 325 €
Comissões agentes 7%	197 228 €
Descontos clientes 15%	226 812 €
Número viagens ano	28
Total sem margem de negócio	6 350 734 €
3 Navios	19 052 201 €
CONTINENTE/PD ou PV	449 €
Margem negócio 8,5%	487 €
Estiva 1x125+2x55	722 €

A/C HUB EM PD + PV	
60 TONS IFO 180	11 100 €
20 TONS MD	3 500 €
3 dias cada viagem	24 000 €
3 dias frota contentores	13 200 €
0 escalas	0 €
Total parcial	51 800 €
Comissões agentes 7%	55 426 €
Descontos clientes 15%	63 740 €
Número viagens ano	28
Total sem margem de negócio	1 784 717 €
3 Navios	5 354 152 €
PONTA DELGADA/CONTINENTE	226 €
Margem negócio 8,5%	245 €
Estiva 1X125	370 €

Estrutura de custos por TEU nos navios de 250 TEU`s

INTER-ILHAS HUB EM PD + PV	
40 TONS IFO 180	7 400 €
10 TONS MD	3 500 €
7 dias cada viagem	49 000 €
4,5 escalas	33 750 €
Total parcial	93 650 €
Comissões agentes 7%	100 206 €
Descontos clientes 15%	115 236 €
Número viagens ano	52
Total sem margem de negócio	5 992 289 €
2 Navios	11 984 578 €
INTER/ILHAS	679 €
Margem negócio 8,5%	737 €
Estiva 4x55	957 €

14.2- Preços de mercado por TEU– frete marítimo

- | | |
|------------------------------|-------------------|
| 1 - Continente/Açores | 722,00€ a) |
| 2 - Açores/Continente | 370,00€ b) |
| 3 - Inter-Ilhas | 957,00€ c) |

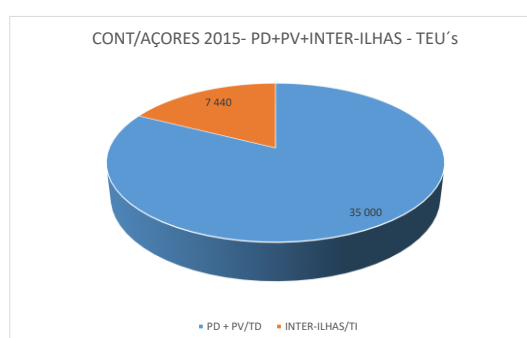
a) Neste caso, diminui o número de viagens no Tráfego-Direto, relativamente a HUB em PD, PV ou H, mas aumenta a distância navegada e o número de escalas.

b) Neste caso o custo/frete por TEU desce relativamente aos três Modelos estudados porque diminui o número de viagens.

c) Neste caso o custo/frete por TEU cresce relativamente aos três Modelos estudados porque o volume total de TEU's neste tráfego passa a ser de 17.650.

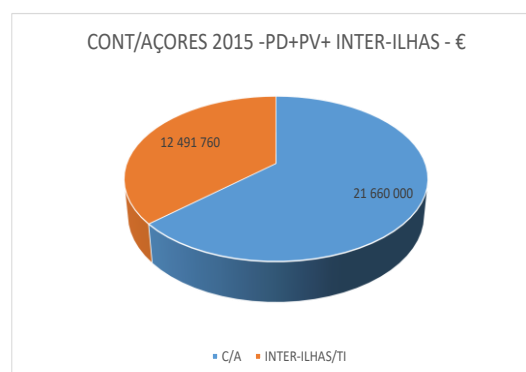
14.3- DADOS ESTATÍSTICOS 2015

CONT/AÇORES 2015 - PD+PV + INTER-ILHAS - TEU's		
PD + PV/TD	35 000	82,47%
INTER-ILHAS/TI	7 440	17,53%
TOTAL	42 440	100,00%



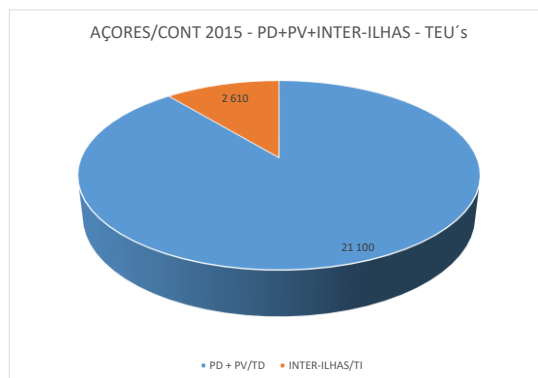
Tráfego Continente/Açores em TEU's

CONT/AÇORES 2015 - PD+PV + INTER-ILHAS -		
C/A	25 270 000	66,92%
INTER-ILHAS/TI	12 491 760	33,08%
TOTAL	37 761 760	100,00%



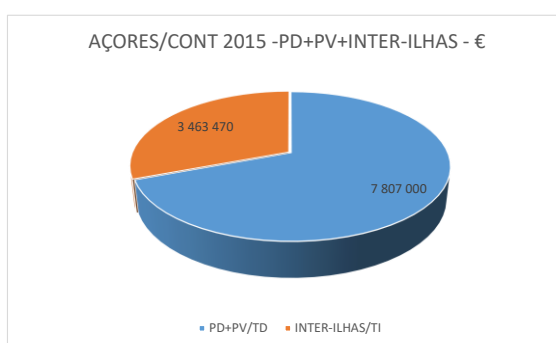
Tráfego Continente/Açores em €

AÇORES/CONT 2015 - PD+PV+INTER-ILHAS - TEU's		
PD+PV/TD	21.100	88,99%
INTER-ILHAS/TI	2.610	11,01%
TOTAL	23.710	100,00%



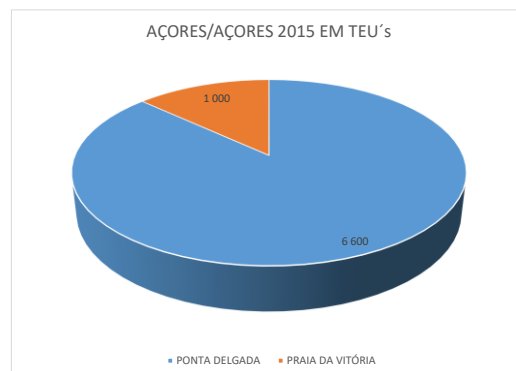
Tráfego Açores/Continente em TEU's

A/C 2015 -PD+PV+INTER-ILHAS - €		
PD+PV/TD	7 807 000	69,27%
INTER-ILHAS/TI	3 463 470	30,73%
TOTAL	11 270 470	100,00%



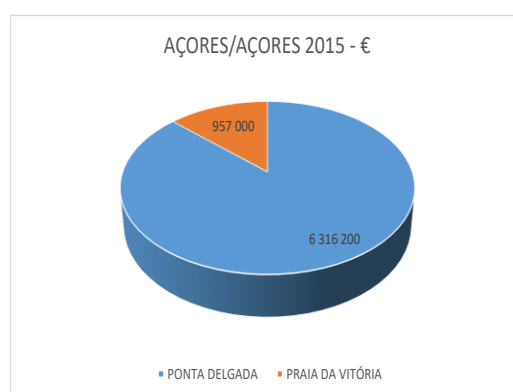
Tráfego Açores/Continente em €

AÇORES/AÇORES 2015 EM TEU's		
	TEU's	%
PONTA DELGADA	6 600	86,84%
PRAIA DA VITÓRIA	1 000	13,16%
TOTAL	7 600	100,00%



Tráfego Inter-Ilhas em TEU's

AÇORES/AÇORES 2015 - €		
	TEU's	%
PONTA DELGADA	6 316 200	86,84%
PRAIA DA VITÓRIA	957 000	13,16%
TOTAL	7 273 200	100,00%



Tráfego Inter-Ilhas em €

14.4 - CUSTO TOTAL DO MODELO SEM OBRIGAÇÕES DE SERVIÇO PÚBLICO COM DESCONSOLIDAÇÃO/RECONSOLIDAÇÃO E HUB EM PD com escala na PV:

HUB em PD com escala na PV, com 3 navios de 450 TEU's úteis e 2 de 250 TEU's úteis

CONTINENTE/AÇORES T. DIRETO	25.270.000 €
CONTINENTE/AÇORES T. INDIRETO	12.491.760 €
AÇORES/CONTINENTE T. DIRETO	7.807.000 €
AÇORES/CONTINENTE T. INDIRETO	3.463.470 €
INTER-ILHAS/AÇORES-AÇORES	7.273.200 €
CUSTOS DES/CONSOLIDAÇÃO *	3.573.500 €
TOTAL	59.875.930 € a)

a) Superior ao Modelo Atual em **3.164.430 €**, inferior ao Modelo com HUB em Ponta Delgada em **7.755.580 €**, ao Modelo com HUB na Praia da Vitória em **20.446.320 €** e ao Modelo com HUB na Horta em **36.361.770 €**, sem esquecer os riscos acrescidos para as mercadorias desconsolidadas e reconsolidadas e quem por eles se

responsabilizaria dado que o BL deixa de ser corrido, ver ponto 4.

***Caso o operador do tráfego direto não esteja no consórcio do inter-ilhas não permitirá, por questões de custos e riscos, que o seu equipamento faça o inter-ilhas logo cada contentor do operador do tráfego direto terá de ser desconsolidado e reconsolidado para o contentor do operador inter-ilhas. Para cada TEU o custo será de cerca de 350 €, carga seca não IMO com taxas portuárias incluídas, ou seja $10.210 \text{ TEU's} \times 350 \text{ €} = 3.573.500 \text{ €}$, valor inferior ao obtido quando se considerou o Hub em Ponta Delgada, Praia da Vitória ou Horta, dado que decresceu o volume de Tráfego Indireto, a considerar para efeitos de possível desconsolidação/reconsolidação.**

14.5 - CUSTO TOTAL DO MODELO SEM OBRIGAÇÕES DE SERVIÇO PÚBLICO SENDO HUB EM PD com escala na PV, seguindo a carga no contentor do Tráfego -Direto

**HUB em PD com escala na PV, com 3 navios de
600 TEU's úteis e 2 de 250 TEU's úteis**

CONTINENTE/AÇORES T. DIRETO	25.270.000 €
CONTINENTE/AÇORES T. INDIRETO	12.491.760 €
AÇORES/CONTINENTE T. DIRETO	7.807.000 €
AÇORES/CONTINENTE T. INDIRETO	3.463.470 €
INTER-ILHAS/AÇORES-AÇORES	7.273.200 €
CUSTO UTIL. MESMO CONTENTOR *	2.494.732 €
TOTAL	58.800.162 € a)

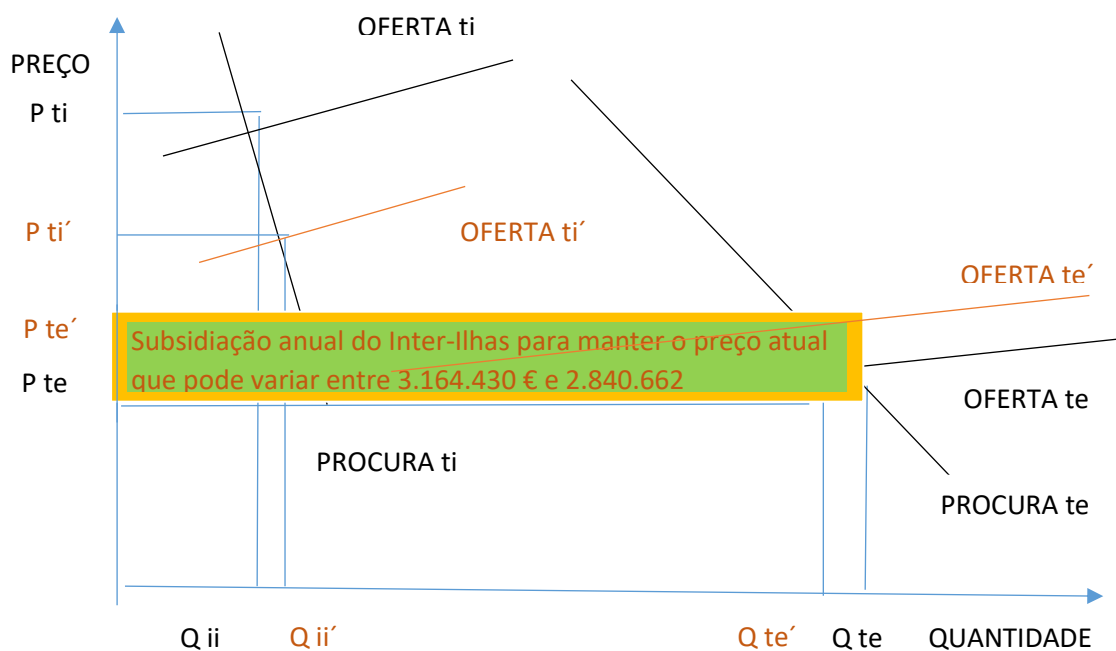
***Este valor sofre variações (ver 10.4) em função da percentagem do Tráfego-Direto do HUB considerado. Como Ponta Delgada + Praia da Vitória representam 74% da carga direta logo 26% da carga indireta ficará $9.595.124 \times 26\% = 2.494.732 \text{ €}$.**

- a) Se a opção for pela utilização do equipamento do Tráfego-Direto no Tráfego-Indireto e no Inter-Ilhas (ver 10.4) o custo global deste modelo será inferior num montante de 1.075.768 € ao mesmo Modelo mas com desconsolidação/reconsolidação, superior ao Modelo**

Atual em 2.840.662 € e inferior ao Modelo com HUB em Ponta Delgada em 3.894.045 €, ao Modelo com HUB na Praia da Vitória em 14.123.782 € e ao Modelo com HUB na Horta em 24.490.553 €.

Com este Modelo, em qualquer dos dois cenários analisados, a Terceira e S. Miguel teriam, no Tráfego-Direto C/A uma poupança de 9.730.000 € e no Tráfego-Direto A/C de 1.688.000 € mas um aumento de custos no Inter-Ilhas de 5.232.000 €. Ainda assim o saldo seria positivo e da ordem dos 6.186.000 €. A aplicação de uma Taxa “*pay or play*” ou de Serviço Universal a cada TEU do Tráfego-Direto de 110 € anularia este saldo positivo.

Embora este possa parecer um Modelo financeiramente vantajoso, na realidade, face ao desligamento dos dois serviços – Tráfego-Direto e Inter-Ilhas – e respetiva separação de BL, deixam de estar garantidas, em tempo útil, as ligações quer de entrada quer de saída da carga das ilhas sem serviço direto, pondo em causa a sobrevivência das suas economias e das suas populações.



ti – Mercado inter-ilhas

te – Ligações ao exterior

ti' – Mercado inter-ilhas com S U

te' – Ligações ao exterior com S U

P e Q – Preços e quantidades de equilíbrio

Considerando as ligações ao exterior, verifica-se que, no primeiro caso, a oferta no Tráfego Direto OFERTA te' cresce enquanto a oferta no Inter-ilhas OFERTA ti' diminui. A procura mantém-se inalterada.

O novo preço de equilíbrio Pte' é superior ao preço inicial sendo a nova quantidade de equilíbrio Qte' inferior à inicial.

A distância entre a OFERTA te e a OFERTA te' dá-nos, para cada TEU do Tráfego-Direto nestes dois portos o valor da taxa unitária que deverá financiar o Inter-Ilhas a qual, no primeiro caso

(desc./recons.) é de 90 € e no segundo caso (útil. mesmo equipamento) é de 81 € para os 35.000 TEU's do Tráfego-Direto C/A nos Portos de Ponta Delgada e Praia da Vitória.

Sem subsidiação pública, C/A (722 €), A/C (370 €) e I/I (957 €), em qualquer dos dois Modelos analisados, se adicionarmos ao valor base dos fretes as taxas unitárias ficamos com C/A 812 € (722+90) e 803 € (722+81), inferiores ao frete praticado pelo Modelo Atual. **A redução no frete/TEU no Tráfego C/A (722 €) varia entre menos 188 € e 197 € ((1.000 - (722+90 ou 81)).**

Chama-se a atenção para o facto de se estar a incentivar fortemente as importações pondo em risco a competitividade de algumas indústrias regionais e os respetivos postos de trabalho e a penalizar, gravemente, o Inter/Ilhas.

Para, sem subsidiação pública, manter os fretes do Modelo Atual no Tráfego A/C e Inter-Ilhas (450 € e 375 €) a aplicação de uma Taxa “pay or play” ou de Serviço Universal a cada TEU do Tráfego-Direto variaria entre 1.092⁽¹⁾ € (desc/recons) e 1.067⁽²⁾ € (utiliz. mesmo equip.), ficando o frete no C/A a variar entre 1.814 (722+1.092) € e 1.789 € (722+1.067) que, relativamente ao Modelo Atual, variam entre respetivamente mais 814 € e mais 798 € que no Modelo Atual, preços que inviabilizariam o funcionamento da economia regional.

(1) $((59.875.930 - (7.600 \times 375 + 23.710 \times 450)) / 42440 = 1.092 \text{ €}$

(2) $((58.800.162 - (7.600 \times 375 + 23.710 \times 450)) / 42440 = 1.067 \text{ €}$

Nos quatro Modelos estudados – HUB em PD, HUB em PV, HUB em H e HUB em PD com escala na PV – constatou-se que só serão financeiramente autossuficientes a custos globais superiores ao Modelo Atual e, a não haver subsídio pública, serão penalizadores para o funcionamento global da economia açoriana. A haver subsídio pública continuarão a ser penalizadores para a economia açoriana porque retiram avultadas verbas ao Plano Anual Regional de Investimento. Sem subsídio pública só poderão ser implementados se se pretender votar ao abandono as ilhas sem Tráfego-Direto lançando na miséria as respetivas populações. Assim sendo para HUB em PD ou PV ou H ou PD com escala na PV a comparticipação, quer considerando apenas financiamento público, quer considerando financiamento público conjuntamente com algum nível de financiamento cruzado de rotas, a menos que o financiamento público seja muito próximo dos 100% necessários, a mais-valia que poderia advir da redução do preço/frete por TEU no Tráfego-Direto para as ilhas servidas por este é, largamente, absorvida e até produzirá o efeito inverso, encarecendo os custos/fretes neste tráfego porque, como é sabido, a Região não tem capacidade financeira para fazer face aos mesmos. Acresce que deixam de estar garantidas, em tempo útil, a ligação entre os dois tráfegos.

15 – Contrato de Prestação de Serviço Público

Nos termos do Regulamento CEE nº. 3577/92 do Conselho de 7 de dezembro (ver ponto 2), considerando-se que a Região não está normal e regularmente abastecida, fazendo prova de tal e após as autorizações necessárias da República e da Comissão Europeia, pode o Governo Regional optar pelo lançamento de um concurso público internacional para a concessão do abastecimento/escoamento a todas as Ilhas da Região.

Será pura especulação pensar em tal possibilidade dado não se vislumbrar como fazer prova de que a Região não está normal e regularmente abastecida e muito menos imaginar como seria elaborado o caderno de encargo no que diz respeito a:

17 – Regularidade;

2 – Qualidade;

17 – Preço.

No que diz respeito aos pontos 1 e 2 tudo o que seja menos que o Modelo Atual é inaceitável.

No que diz respeito ao ponto 3, como se viu nos Modelos acima estudados, o preço não baixará. No Atual Modelo, não existe participação pública e nos quatro Modelos estudados (ver pontos 10.1, 11 e 12 e 14), essa participação terá de existir. Como enquadra-la se, a relação custo/benefício de qualquer dos quatro Modelos estudados é, claramente, desfavorável?

A relação custo/benefício de qualquer dos quatro Modelos estudados é, claramente, desfavorável porque, mesmo o Modelo HUB em PD com escala em PV, coloca sérias preocupações quer no que diz respeito ao tempo de trânsito da carga quer às fortíssimas restrições impostas às importações/exportações, particularmente das cargas perecíveis, das ilhas sem serviço direto.

Assim sendo analisam-se duas situações possíveis, a saber:

1 – Modelo com dois navios de 800 TEU's úteis HUB em Ponta Delgada com escala na Praia da Vitória mais dois de 250 TEU's úteis no Inter-Ilhas;

2 – Modelo com um navio de 1.200 TEU's úteis HUB em Ponta Delgada mais dois, 1 de 350 e 1 de 250 TEU's úteis no Inter-Ilhas.

15.1 – HUB – PONTA DELGADA com escala na PRAIA DA VITÓRIA – 2 Navios de 800 TEU's úteis/Tráfego Direto+ 2 de 250 TEU's úteis/Tráfego-Indireto e Inter-Ilhas.

Com este Modelo os navios poderão ser, no Tráfego-Direto, 2 com capacidade, cada um, de 800 TEU's, potência propulsora da ordem dos 10.000 Kw e velocidade entre os 14 e os 16 nós, fazendo rotações de 13 dias e, no Tráfego-Indireto, 2 de 250 TEU's úteis.

- Lisboa/2 dias, Leixões/1 dia, Navegação para Ponta Delgada/2,5 dias, Ponta Delgada/2 dias, Praia da Vitória/1 dia, Ponta Delgada/2 dias e Navegação para Lisboa/2,5 dias.**
- Com rotações de 13 dias, 10,5+2,5 dias cada perna, ter-se-ia para cada navio 28 viagens por ano e para os dois navios 56 viagens por ano com escalas na Região de 6,5 em 6,5 dias.**
- O número de ligações diretas anuais seria superior ao atual melhorando também as ligações entre os navios do Inter-Ilhas e os do serviço direto. Neste caso não estariam em causa nem as importações nem as exportações das ilhas sem serviço direto.**

Estrutura de custos por TEU nos navios de 800 TEU`s úteis

C/A HUB EM PD + PV	
120 TONS IFO 180	22 200 €
15 TONS MD	5 250 €
10 dias cada viagem	90 000 €
10 dias frota contentores	44 000 €
5 escalas	42 500 €
Total parcial	203 950 €
Comissões agentes 7%	218 227 €
Descontos clientes 15%	250 960 €
Número viagens ano	28
Total sem margem de negócio	7 026 893 €
2 Navios	14 053 787 €
CONTINENTE/PD ou PV	331 €
Margem negócio 8,5%	359 €
Estiva 1x125+2x55	594 €

A/C HUB EM PD + PV	
80 TONS IFO 180	14 800 €
20 TONS MD	3 500 €
3 dias cada viagem	27 000 €
3 dias frota contentores	13 200 €
0 escalas	0 €
Total parcial	58 500 €
Comissões agentes 7%	62 595 €
Descontos clientes 15%	71 984 €
Número viagens ano	28
Total sem margem de negócio	2 015 559 €
2 Navios	4 031 118 €
PONTA DELGADA/CONTINENTE	170 €
Margem negócio 8,5%	184 €
Estiva 1X125	309 €

Estrutura de custos por TEU nos navios de 250 TEU`s

INTER-ILHAS HUB EM PD + PV	
40 TONS IFO 180	7 400 €
15 TONS MD	5 250 €
6,5 dias cada viagem	49 000 €
4,5 escalas	33 750 €
Total parcial	95 400 €
Comissões agentes 7%	102 078 €
Descontos clientes 15%	117 390 €
Número viagens ano	56
Total sem margem de negócio	6 573 823 €
2 Navios	13 147 646 €
INTER/ILHAS	745 €
Margem negócio 8,5%	808 €
Estiva 4x55	1 028 €

15.2– Preços de mercado por TEU– frete marítimo

1 – Continente/Açores 594,00€ a)

2 – Açores/Continente 309,00€ b)

3 – Inter-Ilhas 1.028,00€ c)

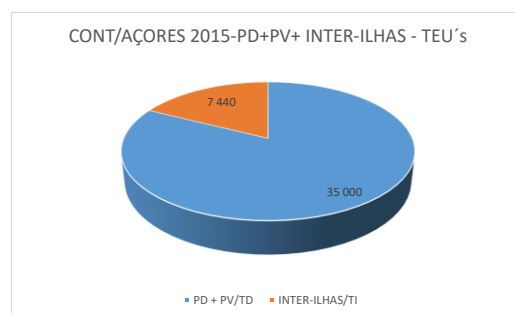
a) Neste caso, o preço baixa significativamente porque o serviço é efetuado com apenas dois navios, diminuindo também o número de viagens no Tráfego-Direto.

b) O preço baixa significativamente pelas razões expostas em a).

c) O preço cresce significativamente porque, por um lado o número de TEU's movimentado neste tráfego é baixo (10.050 TEU's) e, por outro lado, aumenta o número de viagens.

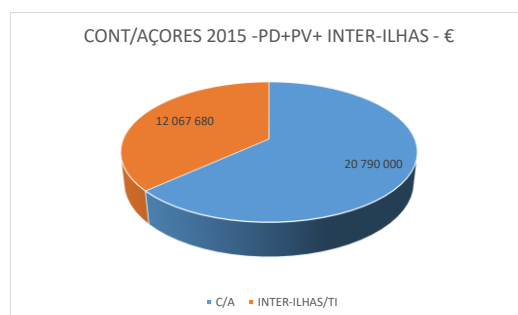
15.3– DADOS ESTATÍSTICOS 2015

CONT/AÇORES 2015- PD+PV + INTER-ILHAS - TEU's		
PD + PV/TD	35 000	82,47%
INTER-ILHAS/TI	7 440	17,53%
TOTAL	42 440	100,00%



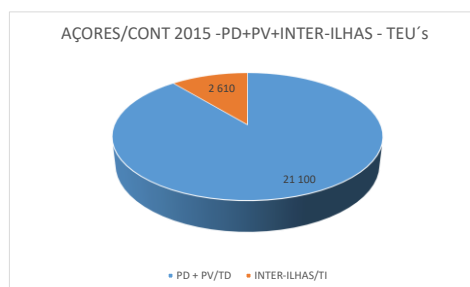
Tráfego Continente/Açores em TEU's

CONT/AÇORES 2015 - PD+PV + INTER-ILHAS -		
C/A	20 790 000	63,27%
INTER-ILHAS/TI	12 067 680	36,73%
TOTAL	32 857 680	100,00%



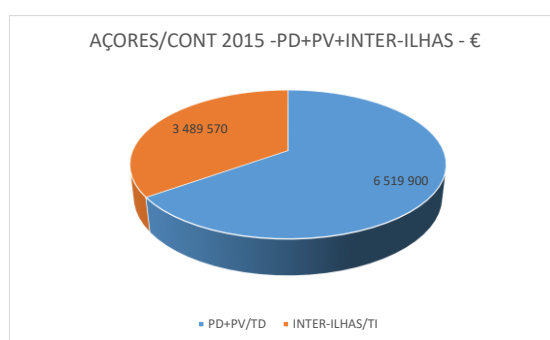
Tráfego Continente/Açores em €

AÇORES/CONT 2015 -PD+PV+INTER-ILHAS - TEU's		
PD + PV/TD	21 100	88,99%
INTER-ILHAS/TI	2 610	11,01%
TOTAL	23 710	100,00%



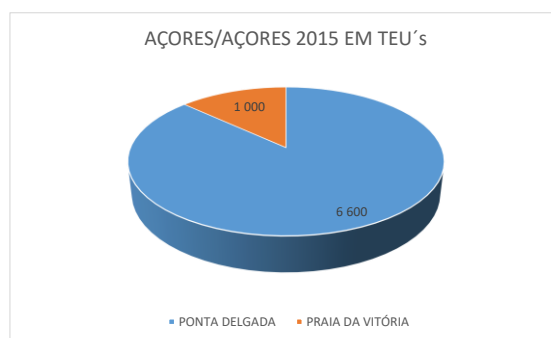
Tráfego Açores/Continente em TEU's

A/C 2015 -PD+PV+INTER-ILHAS - €		
PD+PV/TD	6 519 900	65,14%
INTER-ILHAS/TI	3 489 570	34,86%
TOTAL	10 009 470	100,00%



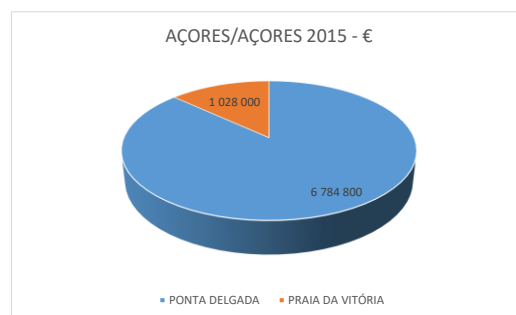
Tráfego Açores/Continente em €

AÇORES/AÇORES 2015 EM TEU's		
	TEU's	%
PONTA DELGADA	6 600	86,84%
PRAIA DA VITÓRIA	1 000	13,16%
TOTAL	7 600	100,00%



Tráfego Açores/Açores em TEU's

AÇORES/AÇORES 2015 - €		
	TEU's	%
PONTA DELGADA	6 784 800	86,84%
PRAIA DA VITÓRIA	1 028 000	13,16%
TOTAL	7 812 800	100,00%



Tráfego Açores/Açores em €

15.4 – CUSTO TOTAL DO MODELO SEM OBRIGAÇÕES DE SERVIÇO PÚBLICO COM DESCONSOLIDAÇÃO/RECONSOLIDAÇÃO, HUB EM PD com escala na PV:

HUB em PD com escala na PV, com 2 navios de 800 TEU's úteis e 2 de 250 TEU's úteis

CONTINENTE/AÇORES T. DIRETO	20.790.000 €
CONTINENTE/AÇORES T. INDIRETO	12.067.680 €
AÇORES/CONTINENTE T. DIRETO	6.519.900 €
AÇORES/CONTINENTE T. INDIRETO	3.849.750 €
INTER-ILHAS/AÇORES-AÇORES	7.812.800 €
CUSTOS DES/CONSOLIDAÇÃO *	3.573.500 €
TOTAL	54.040.130 € a)

a) Inferior ao Modelo Atual em **1.919.370 €**, sem esquecer os riscos acrescidos para as mercadorias desconsolidadas e reconsolidadas e quem por elas se responsabilizaria dado que o BL deixa de ser corrido, ver ponto 4.

***Caso o operador do tráfego direto não esteja no consórcio do Inter-ilhas não permitirá, por questões de custos e riscos, que o seu equipamento faça o Inter-ilhas logo cada contentor do operador do tráfego direto terá de ser desconsolidado e reconsolidado para o contentor do operador Inter-ilhas. Para cada TEU o custo será de cerca de 350 €, carga seca não IMO com taxas portuárias incluídas, ou seja 10.210 TEU's x 350 € = 3.573.500 €.**

15.5 – CUSTO TOTAL DO MODELO SEM OBRIGAÇÕES DE SERVIÇO PÚBLICO SENDO HUB EM PD com escala na PV, seguindo a carga no contentor do Tráfego – Direto

HUB em PD com escala na PV, com 2 navios de 800 TEU's úteis e 2 de 250 TEU's úteis

CONTINENTE/AÇORES T. DIRETO	20.790.000 €
CONTINENTE/AÇORES T. INDIRETO	12.067.680 €
AÇORES/CONTINENTE T. DIRETO	6.519.900 €
AÇORES/CONTINENTE T. INDIRETO	3.849.750 €
INTER-ILHAS/AÇORES-AÇORES	7.812.800 €
CUSTO UTIL. MESMO CONTENTOR *	2.494.732 €
TOTAL	53.534.862 € a)

***Este valor sofre variações (ver 10.4) em função da percentagem do Tráfego-Direto do HUB considerado. Como Ponta Delgada + Praia da Vitória representam 74% da carga direta logo 26% da carga indireta ficará $9.595.124 \times 26\% = 2.494.732 \text{ €}$.**

- a) Se a opção for pela utilização do equipamento do Tráfego-Direto no Tráfego-Indireto e no Inter-Ilhas (ver 10.4) o custo global deste modelo será inferior num montante de 1.078.768 € ao mesmo Modelo mas com desconsolidação/reconsolidação e inferior ao Modelo Atual em 2.424.638 €.**

Com este Modelo, em qualquer dos dois cenários analisados, a aplicação direta dos fretes calculados nos diferentes tráfegos – impensável a sua aplicação no Inter-Ilhas por implicar o fim do serviço e a falência da economia das ilhas sem Serviço-Direto – a Terceira e S. Miguel teriam, no Tráfego-Direto C/A uma poupança de 14.210.000 € e no Tráfego-Direto A/C de 1.928.000 € mas um aumento de custos no Inter-Ilhas de 6.116.820 €. Ainda assim o saldo seria positivo e da ordem dos 10.021.180 €.

A aplicação de uma Taxa “*pay or play*” ou de Serviço Universal a cada TEU do Tráfego-Direto acima dos 178 € anularia este suposto saldo positivo.

Para, sem subsidiação pública, manter os fretes do Modelo Atual no Tráfego A/C e Inter-Ilhas (450 € e 375 €) a aplicação de uma Taxa “*pay or play*” ou de Serviço Universal a cada TEU do Tráfego-Direto variaria entre 954⁽¹⁾ € (desc/recons) e 942⁽²⁾ € (utiliz. mesmo equip.), ficando o frete no C/A a variar entre 1.548 € (594+954) e 1.536 € (594+942) com acréscimos por TEU que, relativamente ao Modelo Atual variam entre 548 € e 536 €. Este Modelo manteria o incentivo às exportações, mas inviabilizaria as importações e o funcionamento de economia regional.

$$(1) \quad ((54.040.130 - (7.600 \times 375 + 23.710 \times 450)) / 42440) = 954 \text{ €}$$

$$(2) \quad ((53.534.862 - (7.600 \times 375 + 23.710 \times 450)) / 42440) = 942 \text{ €}$$

Sem a aplicação da taxa “*pay or play*” ou de Serviço Universal o financiamento público variaria entre 32.181.850 € (desc/recons) – (1.548 – 594) x 42.440 – (450 – 309) x 23710 – (1.028 -375) x 7.600 – e 31.672.570 € (útil. mesmo equip.) – (1.536 – 594) x 42.440 – (450 – 309) x 23.710 – (1.028 -375) x 7.600 – montantes cujo suporte pela administração pública regional é impensável.

Como se pode constatar no parágrafo anterior o nível de financiamento público surge em linha com que acontece com o Contrato de Prestação de Serviço Público para abastecimento

das Ilhas Orkney e Shetland sendo até, em termos percentuais, inferior.

Neste Modelo as ligações do Inter-Ilhas ao serviço direto podem ser garantidas, não pondo em causa as importações/exportações das ilhas sem serviço direto.

As vantagens económicas, tendo presente os custos globais dos dois Modelos, não são significativas não só porque o trânsito da carga no Porto HUB não está definido como também porque a diferença de custos não é significativa. Teria como grande vantagem incentivar as exportações em detrimento das importações, porém, sem subsidiação pública, inviabilizaria de todo as importações e o funcionamento da economia regional.

16 – HUB – PONTA DELGADA com 1 navios de 1.200 TEU's úteis/Tráfego-Direto + 2 (1 de 350 TEU's úteis + 1 de 250 TEU 's úteis) no Tráfego-Indireto e Inter-Ilhas.

Com este Modelo o navio poderá ser, no Tráfego-Direto, 1 com capacidade de 1.200 TEU's úteis, potência propulsora da ordem dos 14.000 Kw e velocidade entre os 14 e os 16 nós, fazendo rotações de 10 dias + 2 (1 de 350 TEU's úteis + 1 de 250 TEU 's úteis) no Tráfego-Indireto e Inter-Ilhas.

- **Lisboa/2 dias, Leixões/1 dia, Navegação para Ponta Delgada/2,5 dias, Ponta Delgada/2 dias e Navegação para Lisboa/2,5 dias.**
- **Com rotações de 10 dias, 7,5+2,5 dias cada perna, ter-se-ia 36 viagens por ano com escalas na Região de 10 em 10 dias.**
- **O número de ligações diretas anuais seria inferior ao atual – menos 16 viagens anuais – podendo ficar as ligações de Inter-Ilhas ao navio do Tráfego-Direto asseguradas mas numa lógica inversa com a ligação de saída/exportação das ilhas sem serviço direto a ter que ser considerada prioritária.**
- **A redução de escalas nos dois tráfegos afetando muito significativamente a frequência pioraria, seguramente, a qualidade do serviço e o funcionamento da economia regional em todas as ilhas.**

Estrutura de custos por TEU no navio de 1.200 TEU`s úteis

C/A HUB EM PONTA DELGADA		A/C HUB EM PONTA DELGADA	
120 TONS IFO 180	22 200 €	90 TONS IFO 180	16 650 €
15 TONS MD	5 250 €	10 TONS MD	3 500 €
7,5 dias cada viagem	67 500 €	2,5 dias cada viagem	22 500 €
7,5 dias frota contentores	33 000 €	2,5 dias frota contentores	11 000 €
3 escalas	30 000 €	0 escalas	0 €
Total parcial	157 950 €	Total parcial	53 650 €
Comissões agentes 7%	169 007 €	Comissões agentes 7%	57 406 €
Descontos clientes 15%	194 357 €	Descontos clientes 15%	66 016 €
Número viagens ano	36	Número viagens ano	36
Total sem margem de negócio	6 996 869 €	Total sem margem de negócio	2 376 588 €
1 Navios	6 996 869 €	1 Navios	2 376 588 €
CONTINENTE/PONTA DELGADA	165 €	PONTA DELGADA/CONTINENTE	142 €
Margem negócio 8,5%	179 €	Margem negócio 8,5%	154 €
Estiva 1x125+2x55	414 €	Estiva 1X125	279 €

Estrutura de custos por TEU nos navios de 350 e 250 TEU`s úteis

INTER-ILHAS HUB EM PD	
60 TONS IFO 180	11 100 €
15 TONS MD	5 250 €
10 dias cada viagem	52 500 €
5,5 escalas	41 250 €
Total parcial	110 100 €
Comissões agentes 7%	117 807 €
Descontos clientes 15%	135 478 €
Número viagens ano	36
Total sem margem de negócio	4 877 210 €
2 Navios	9 754 420 €
INTER-ILHAS	306 €
Margem negócio 8,5%	332 €
Estiva 4x55	552 €

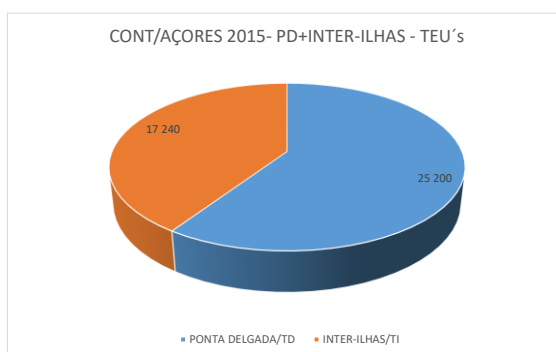
16.1 – Preços de mercado por TEU– frete marítimo

1 – Continente/Açores	414,00€ a)
2– Açores/Continente	279,00€ b)
3 – Inter-Ilhas	552,00€ c)

- a) Neste caso, o preço baixa significativamente porque o serviço é efetuado com apenas um navio, diminuindo também o número de viagens no Tráfego-Direto. Claro que o ganho financeiro tem como contrapartida negativa uma redução drástica de escalas e, conseqüentemente, uma redução drástica na qualidade do serviço.
- b) O preço baixa significativamente pelas razões expostas em a).
- c) O preço cresce significativamente pouco porque, por um lado o número de TEU's movimentado neste Tráfego é de 31.850 e, por outro lado, diminui o número de viagens. Neste caso as ligações entre os dois tráfegos acontece sempre na viagem seguinte, com forte penalização para toda a economia regional e não, já só, para as ilhas sem serviço direto.

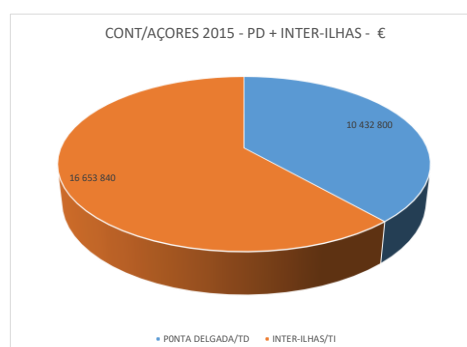
16.2 – DADOS ESTATÍSTICOS 2015

CONT/AÇORES 2015 - PD+INTER-ILHAS - TEU's		
PONTA DELGADA/TD	25 200	59,38%
INTER-ILHAS/TI	17 240	40,62%
TOTAL	42 440	100,00%



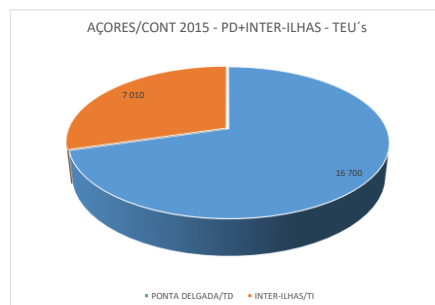
Tráfego Continente/Açores em TEU's

CONT/AÇORES 2015 - PD INTER-ILHAS - €		
PONTA DELGADA/TD	10 432 800	38,52%
INTER-ILHAS/TI	16 653 840	61,48%
TOTAL	27 086 640	100,00%



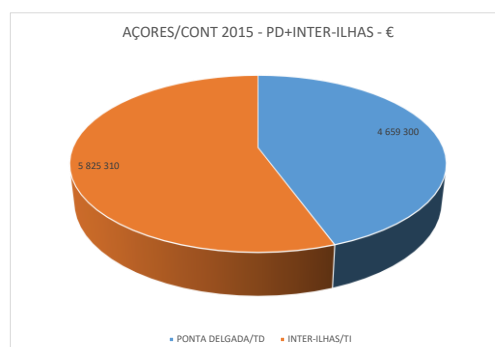
Tráfego Continente/Açores em €

AÇORES/CONT 2015 - PD+INTER-ILHAS - TEU's		
PONTA DELGADA/TD	16 700	70,43%
INTER-ILHAS/TI	7 010	29,57%
TOTAL	23 710	100,00%



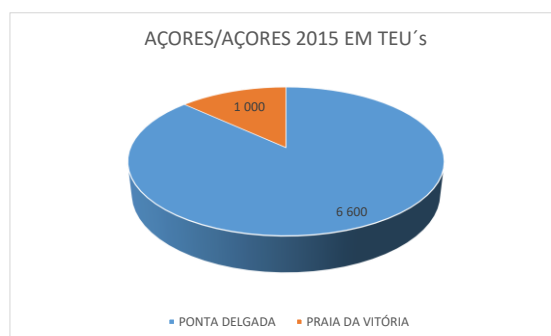
Tráfego Açores/Continente em TEU's

AÇORES/CONT 2015 - PD+INTER-ILHAS - €		
PONTA DELGADA/TD	4 659 300	44,44%
INTER-ILHAS/TI	5 825 310	55,56%
TOTAL	10 484 610	100,00%



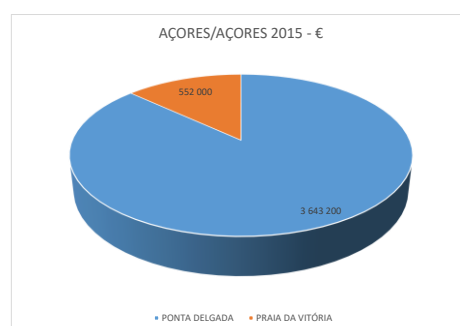
Tráfego Açores/Continente em €

AÇORES/AÇORES 2015 EM TEU's		
	TEU's	%
PONTA DELGADA	6 600	86,84%
PRAIA DA VITÓRIA	1 000	13,16%
TOTAL	7 600	100,00%



Tráfego Açores/Açores em TEU's

AÇORES/AÇORES 2015 - €		
	TEU's	%
PONTA DELGADA	3 643 200	86,84%
PRAIA DA VITÓRIA	552 000	13,16%
TOTAL	4 195 200	100,00%



Tráfego Açores/Açores em €

16.3 – CUSTO TOTAL DO MODELO SEM OBRIGAÇÕES DE SERVIÇO PÚBLICO COM DESCONSOLIDAÇÃO/RECONSOLIDAÇÃO, HUB EM PD:

HUB – PONTA DELGADA com 1 navios de 1.200 TEU´s úteis/Tráfego-Direto + 2 (1 de 350 TEU`s úteis + 1 de 250 TEU ´s úteis) no Tráfego-Indireto e Inter-Ilhas.

CONTINENTE/AÇORES T. DIRETO	10.432.800 €
CONTINENTE/AÇORES T. INDIRETO	16.653.640 €
AÇORES/CONTINENTE T. DIRETO	4.659.300 €
AÇORES/CONTINENTE T. INDIRETO	5.825.310 €
INTER-ILHAS/AÇORES-AÇORES	4.195.200 €
CUSTOS DES/CONSOLIDAÇÃO *	8.487.500 €
TOTAL	50.025.750 € a)

a) Inferior ao Modelo Atual em **5.937.750 €** e ao Modelo com HUB em PD e escala em PV em **4.014.380 €**, sem esquecer os riscos acrescidos para as mercadorias desconsolidadas

e reconsolidadas e quem por eles se responsabilizaria dado que o BL deixa de ser corrido, ver ponto 4.

***Caso o operador do tráfego direto não esteja no consórcio do Inter-ilhas não permitirá, por questões de custos e riscos, que o seu equipamento faça o Inter-ilhas logo cada contentor do operador do tráfego direto terá de ser desconsolidado e reconsolidado para o contentor do operador Inter-ilhas. Para cada TEU o custo será de cerca de 350 €, carga seca não IMO com taxas portuárias incluídas, ou seja $24.250 \text{ TEU's} \times 350 \text{ €} = 8.487.500 \text{ €}$.**

16.4- CUSTO TOTAL DO MODELO SEM OBRIGAÇÕES DE SERVIÇO PÚBLICO SENDO HUB EM PD, seguindo a carga no contentor do Tráfego –Direto

HUB – PONTA DELGADA com 1 navios de 1.200 TEU´s úteis/Tráfego-Direto + 2 (1 de 350 TEU´s úteis + 1 de 250 TEU´s úteis) no Tráfego-Indireto e Inter-Ilhas.

CONTINENTE/AÇORES T. DIRETO	10.432.800 €
CONTINENTE/AÇORES T. INDIRETO	16.653.640 €
AÇORES/CONTINENTE T. DIRETO	4.659.300 €
AÇORES/CONTINENTE T. INDIRETO	5.825.310 €
INTER-ILHAS/AÇORES-AÇORES	4.195.200 €
CUSTO UTIL. MESMO CONTENTOR *	3.550.196 €
TOTAL	45.316.446 € a)

*** Optando-se por utilizar o mesmo equipamento nos três tráfegos este valor sofre variações em função da percentagem do Tráfego-Direto do HUB considerado. Como Ponta Delgada represente 63% da carga direta logo 37% da carga indireta ficará $9.595.124 \times 37\% = 3.550.196 \text{ €}$.**

a) Se a opção for pela utilização do equipamento do Tráfego-Direto no Tráfego-Indireto e no Inter-Ilhas (ver 10.4) o custo global deste modelo será inferior num montante de 4.709.304 € ao mesmo Modelo mas com desconsolidação/reconsolidação, inferior ao Modelo

Atual em 10.643.054 € e ao Modelo com HUB em PD e escala em PV em 8.218.416 €.

Com este Modelo, em qualquer dos dois cenários analisados, a aplicação direta dos fretes calculados nos diferentes serviços S. Miguel teria, relativamente ao Modelo Atual, no Tráfego-Direto C/A uma poupança de 14.767.200 € e no Tráfego-Direto A/C de 2.855.700 € mas um aumento de custos no Inter-Ilhas de 4.309.800 €. Ainda assim o saldo seria positivo e da ordem dos 13.313.800 €. **Atenção porque este ganho assenta numa perda de 16 viagens anuais relativamente ao Modelo Atual, perda fortemente penalizadora para a economia regional, particularmente para as mais exportadoras como é o caso de S. Miguel.**

Para, sem comparticipação pública, manter os fretes do Modelo Atual no Tráfego A/C e Inter-Ilhas (450 € e 375 €) a aplicação de uma Taxa “*pay or play*” ou de Serviço Universal a cada TEU do Tráfego-Direto variaria entre 860 ⁽¹⁾ € (desc/recons) e 749 ⁽²⁾ € (util. mesmo equip.), ficando o frete no C/A a variar entre 1.274 € (414+860) e 1.163 € (414+749) que, relativamente ao Modelo Atual, variam entre mais 274 € e mais 163 €. **Este Modelo, sem comparticipação pública, seria fortemente incentivador das exportações, penalizaria ligeiramente as importações e significativamente o Inter-Ilhas.**

$$(1) \quad ((50.025.750 - (7.600 \times 375 + 23.710 \times 450)) / 42440 = 860 \text{ €}$$

$$(2) \quad ((45.316.646 - (7.600 \times 375 + 23.710 \times 450)) / 42440 = 749 \text{ €}$$

Sem a aplicação da taxa “*pay or play*” ou de Serviço Universal o financiamento público variaria entre 13.528.630 € (desc/recons) – (860 – 414) x 42.440 – (450 -279) x 23.710 – (552 – 375) x 7.600 – e 8.817.790 € (util. mesmo equip.) – (749 – 414) x 42.440 – (450 -279) x 23.710 – (552 – 375) x 7.600 – montantes cujo suporte pela administração pública regional é impensável.

Como se pode constatar no parágrafo anterior o nível de financiamento público surge em linha com que acontece com o Contrato de Prestação de Serviço Público para abastecimento das Ilhas Orkney e Shetland e em linha com o ponto 6 deste trabalho sendo até, em termos percentuais, significativamente inferior.

Neste Modelo as ligações do Inter-Ilhas ao serviço direto podem ser garantidas, não pondo em causa, **exceto pelo espaçamento em tempo (10 dias) entre viagens, as importações/exportações das ilhas sem serviço direto.**

As vantagens económicas, tendo presente os custos globais dos dois Modelos, não são significativas não só porque o trânsito da carga no Porto HUB não está definida como também porque a diferença de custos não é significativa **para além de que o**

espaçamento em tempo (10 dias) entre viagens é claramente exagerado para o cabal funcionamento da economia regional.

Ficam por abordar os custos inerentes ao tratamento no Porto HUB das cargas frigoríficas e IMO.

17 – Quadros resumo

Custos com Desconsolidação/Reconsolidação da carga indireta no Porto HUB					
		Dif. Modelos	Dif. Mod. At.	Dif. Mod. At.	Dif. Mod. At.
Modelo Atual 6 navios	55 959 500 €				
HUB em PD 3+2 navios	67 631 510 €	11 672 010 €			
HUB em PV 3+2 navios	80 322 250 €	12 690 740 €	24 362 750 €		
HUB em H 3+2 navios	96 237 700 €	15 915 450 €		40 278 200 €	
HUB em PD c/escala em PV 3+2 navios	59 875 930 €	-36 361 770 €			3 916 430 €
Custos com utilização do equipamento do Tráfego-Direto no Tráfego-Indireto e Inter-Ilhas					
Modelo Atual 6 navios	55 959 500 €				
HUB em PD 3+2 navios	62 694 206 €	6 734 706 €			
HUB em PV 3+2 navios	72 923 944 €	10 229 738 €	16 964 444 €		
HUB em H 3+2 navios	83 290 515 €	10 366 571 €		27 331 015 €	
HUB em PD c/escala em PV 3+2 navios	58 800 162 €	-24 490 353 €			2 840 662 €

Contrato de Prestação de Serviço Público					
Custos com Desconsolidação/Reconsolidação da carga indireta no Porto HUB					
Modelo Atual 6 navios	55 959 500 €				
HUB em PD c/escala em Pv 2+2 navios	54 040 130 €		-1 919 370 €		
HUB em PD 1+2 navios	50 025 750 €		-4 014 380 €		-5 933 750 €
Custos com utilização do equipamento do Tráfego-Direto no Tráfego-Indireto e Inter-Ilhas					
Modelo Atual 6 navios	55 959 500 €				
HUB em PD c/escala em Pv 2+2 navios	53 534 862 €		-2 424 638 €		
HUB em PD 1+2 navios	45 316 446 €		-8 218 416 €		-10 643 054 €

CUSTOS POR TEU SEM OBRIGAÇÕES DE SERVIÇO PÚBLICO									
	M. Atual	HUB em PD sem O. S. P.		HUB em PV sem O. S. P.		HUB em H sem O. S. P.		HUB em PD com escala em PV sem O. S. P.	
S/T	Custo	Custo	Manut. Frete A/C e I/I	Custo	Manut. Frete A/C e I/I	Custo	Manut. Frete A/C e I/I	Custo	Manut. Frete A/C e I/I
C/A	1.000 €	1.146 €/950 €	1.275 €/1.159 €	3.157 €/2.402 €	1.573 €/1.329 €	19.408 €/13.386 €	1.948 €/1.645 €	812 €/803 €	1.814 €/1.789 €
A/C	450 €	384 €	450 €	401 €	450 €	462 €	450 €	370 €	450 €
I/I	375 €	661 €	375 €	456 €	375 €	418 €	375 €	957 €	375 €

CONTRATO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇO PÚBLICO			
	M. Atual	HUB em PD com escala em PV	HUB em PD
S/T	Custo	Manut. Frete A/C e I/I	Manut. Frete A/C e I/I
C/A	1.000 €	1.548 €/1.536 €	1.274 €/1.163 €
A/C	450 €	450 €	450 €
I/I	375 €	375 €	375 €

18– TRANSPORTE DE COMBÚSTIVEL INTER-ILHAS

Podíamos e devíamos passar a efetuar o abastecimento de graneis líquidos às ilhas Graciosa, S. Jorge, Pico, Faial e Flores/Corvo, a partir do Terminal de Graneis Líquidos da Praia da Vitória, e a Santa Maria a partir de Ponta Delgada em contentores cisterna, incentivando e incrementando o mercado interno. O atual navio que efetua esse abastecimento, a granel, custa 4M€ por ano. O quadro que se segue exemplifica, para cada porto, o potencial de crescimento, em termos de movimentos.

	TOTAL 3 ANOS		CISTERNA DE	
ILHAS	2010/2011/2012	MÉDIA ANUAL	20 000	IDA E VOLTA/MOV
Terceira	3 200 000	1 066 667	53	107
Pico	62 851 016	20 950 339	1 048	2 095
Faial	89 640 291	29 880 097	1 494	2 988
Graciosa	18 086 149	6 028 716	301	603
S. Jorge	44 197 165	14 732 388	737	1 473
S. Maria	24 100 723	8 033 574	402	803
Flores/Corvo	16 301 329	5 433 776	272	543
TOTAL	258 376 673	86 125 558	4 306	8 613

Libertando-nos do custo inerente ao fretamento do atual navio, ficamos com capacidade financeira para apoiar a aquisição do equipamento de transporte, que tem uma vida útil de cerca de vinte anos, e libertamos fundos para pagar o transporte que será anualmente inferior a metade do custo de fretamento do navio, atualmente, ao serviço.

Não se trata de uma situação em que a poupança global seja muito significativa, contudo a verba necessária ao pagamento do navio deixaria de sair da Região, suportaria o atrás referido e ainda contribuiria para a constituição de empresas e de emprego regional para manutenção, reparação, inspeção e certificação dos contentores cisterna. Com exceção do investimento inicial na aquisição dos contentores cisterna toda a restante verba ficaria na região, dinamizando emprego e distribuindo riqueza.

O acréscimo de movimentos em cada um dos nossos portos contribuiria também para a sua dinamização e para a redução do custo global do Modelo de Transporte, seja ele qual for.

ANEXO

PROPOSTA DO ENG. RIBEIRO PINTO – Diário
Insular de 21 de junho de 2016

**“DOIS HUB’S – PONTA DELGADA E
PRAIA DA VITÓRIA – E NAVIOS COM
SAÍDAS DIRETAS DE LISBOA E
LEIXÕES PARA ESTES DOIS HUB’S”**

Diz, e bem, o **Senhor Engenheiro Ribeiro Pinto** *que não quantifiquei o modelo por ele proposto e que não compreende as razões de tal* até porque, acrescenta, *tal tinha sido defendido por anterior estudo.*

Acresce que o estudo referido, da autoria da LOGISTEMA, que propunha saídas diretas do Continente Português para Ponta Delgada e Praia da Vitória, não me merece qualquer credibilidade. Lembro que aquando da sua apresentação, confrontados com qual seria o porto de saída do Continente Português – Lisboa representa 60% e Leixões 40% do movimento global – responderam não ter ponderado/analísado essa questão. Essa falta de ponderação/análise coloca em causa quaisquer conclusões do referido estudo.

Sugere também o **Senhor Engenheiro Ribeiro Pinto** que, *de algum modo, o Porto de Ponta Delgada já funciona como HUB ou Porta de Entrada porque os navios aí fazem transbordo de contentores.* Importa esclarecer que, dada a dispersão geográfica do Arquipélago, seja qual for o Modelo a adotar, baldeações haverão sempre todavia, porque o mercado caiu cerca de 30% em cinco anos e, conseqüentemente, não podendo os armadores trabalhar do lado das receitas – desde 1995 que o crescimento nominal dos fretes, em todos os segmentos de mercado, foi sempre negativo ou nulo – trabalharam do lado dos custos racionalizando

a frota de forma a obter melhores taxas de ocupação o que fez com que as baldeações no Porto de Ponta Delgada passassem a ser residuais, 19% do total de TEU's aí operados, valor este inferior ao total de TEU's do Tráfego Inter-Ilhas.

Refere ainda o **Senhor Engenheiro Ribeiro Pinto** *que os navios com ligações diretas seriam mais baratos por não necessitarem de gruas*. Neste caso estaríamos apenas a transferir esse custo para os dois portos referidos com a agravante de que esses navios deixariam de poder ser utilizados em qualquer outro porto da Região e, como bem sabemos, situações diversas como condições adversas de tempo e mar, não dispensam frequentemente tal utilização sob pena de algumas ilhas poderem ficar durante semanas sem operação/escalas de carga contentorizada.

A operação a partir de um único porto no Continente Português coloca problemas logísticos e de custos extraordinariamente elevados. Se a opção for Lisboa - Leixões 40% da carga anual, 26.160 TEU's com um custo a rondar os 3.000.000,00 €/anuais na via-férrea. Se a opção for Leixões - Lisboa 60% da carga anual, 49.990 TEU's com um custo a rondar os 5.500.000,00 €/anuais na via-férrea. O recurso ao transporte rodoviário está fora de hipótese.

Face à impossibilidade de recorrer a um único porto no Continente Português teríamos dois Modelos possíveis:

1 – 2 +2 Navios a sair semanalmente de Lisboa e de Leixões para Ponta Delgada e Praia da Vitória, com rotações de 7 dias e 26

viagens anuais/navio. Este Modelo exigiria 8 navios no total – mais 2 que o Modelo Atual – os quais teriam de possuir equipamentos próprios de movimentação vertical de carga porque, ainda que os portos de Ponta Delgada e da Praia da Vitória possam vir a estar equipados com tais equipamentos nos restantes portos regionais tal nunca acontecerá;

2 – 2 +2 Navios a sair de Lisboa e de Leixões para Ponta Delgada e Praia da Vitória, com rotações de 11 dias e 33 viagens anuais/navio. Este Modelo exigiria apenas 4 navios no total – menos 2 que o Modelo Atual – os quais teriam de possuir equipamentos próprios de movimentação vertical de carga porque, ainda que os portos de Ponta Delgada e da Praia da Vitória possam vir a estar equipados com tais equipamentos nos restantes portos regionais tal nunca acontecerá. Acresce que apesar de neste Modelo cada navio fazer mais 5 viagens anuais que nos Modelos Atual e anterior, ver ponto 1, as escalas em cada uma das ilhas passariam a ter um espaçamento em tempo de 11 dias e já não de 7 dias como atualmente. 11 Dias de espaçamento em tempo entre escalas é claramente excessivo para o funcionamento da frágil economia regional. Há ainda que ter em conta que em situações de mar e vento desfavoráveis os 11 dias podem passar para 15 ou 20 dias.

Ainda assim quantifiquemos.

1.1 - Modelo com 2 +2 Navios de 350 TEU's de capacidade útil cada a sair semanalmente de Lisboa e de Leixões para Ponta Delgada e Praia da Vitória, com rotações de 7 dias e 26 viagens anuais/navio. Este Modelo exigiria 8 navios no total – mais 2 que o Modelo Atual.

Estrutura de custos por TEU com os 8 navios e saídas diretas para Ponta Delgada e Praia da Vitória

C/A HUB EM PONTA DELGADA e PRAIA VITÓRIA		A/C HUB EM PONTA DELGADA e PRAIA VITÓRIA	
120 TONS IFO 180	22 200 €	90 TONS IFO 180	16 650 €
15 TONS MD	5 250 €	10 TONS MD	3 500 €
11,5 dias cada viagem	103 500 €	2,5 dias cada viagem	22 500 €
11,5 dias frota contentores	50 600 €	2,5 dias frota contentores	11 000 €
13 escalas	130 000 €	0 escalas	0 €
Total parcial	311 550 €	Total parcial	53 650 €
Comissões agentes 7%	333 359 €	Comissões agentes 7%	57 406 €
Descontos clientes 15%	383 362 €	Descontos clientes 15%	66 016 €
Número viagens ano	26	Número viagens ano	26
Total sem margem de negócio	9 967 419 €	Total sem margem de negócio	1 716 424 €
8 Navios	79 739 353 €	8 Navios	13 731 396 €
CONTINENTE/PONTA DELGADA	1 879 €	PONTA DELGADA/CONTINENTE	822 €
Margem negócio 8,5%	2 039 €	Margem negócio 8,5%	892 €
Estiva 1x125+2x55	2 274 €	Estiva 1X125	1 017 €

1.2- Preços por TEU – frete marítimo:

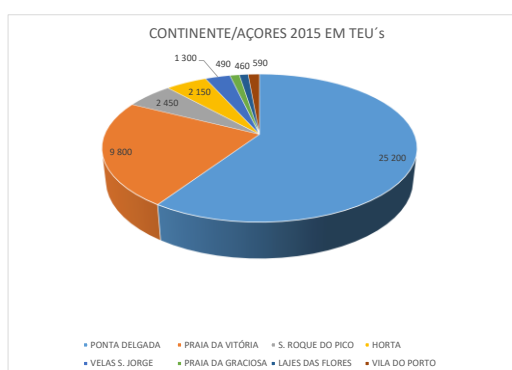
4. Continente/Açores 2.274,00€

5. Açores/Continente 1.017,00€

6. Inter-Ilhas 375,00€

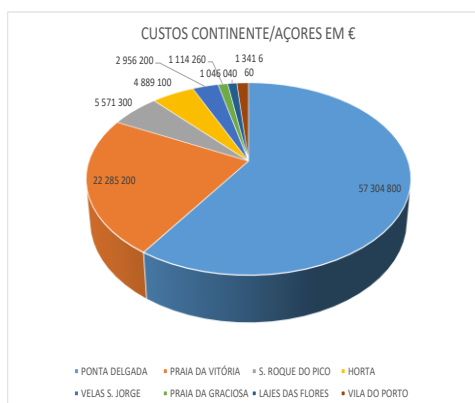
1.3 - DADOS ESTATÍSTICOS 2015

CONTINENTE/AÇORES 2015 EM TEU's		
	TEU's	%
PONTA DELGADA	25 200	59,38%
PRAIA DA VITÓRIA	9 800	23,09%
S. ROQUE DO PICO	2 450	5,77%
HORTA	2 150	5,07%
VELAS S. JORGE	1 300	3,06%
PRAIA DA GRACIOSA	490	1,15%
LAJES DAS FLORES	460	1,08%
VILA DO PORTO	590	1,39%
TOTAL	42 440	100,00%



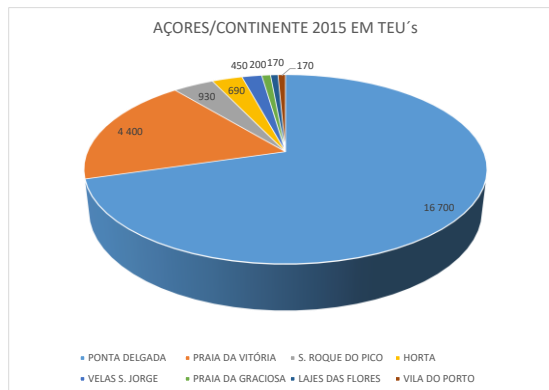
Tráfego Continente/Açores em TEU's

CUSTOS CONTINENTE/AÇORES EM €		
	€	%
PONTA DELGADA	57 304 800	59,38%
PRAIA DA VITÓRIA	22 285 200	23,09%
S. ROQUE DO PICO	5 571 300	5,77%
HORTA	4 889 100	5,07%
VELAS S. JORGE	2 956 200	3,06%
PRAIA DA GRACIOSA	1 114 260	1,15%
LAJES DAS FLORES	1 046 040	1,08%
VILA DO PORTO	1 341 660	1,39%
TOTAL	96 508 560	100,00%



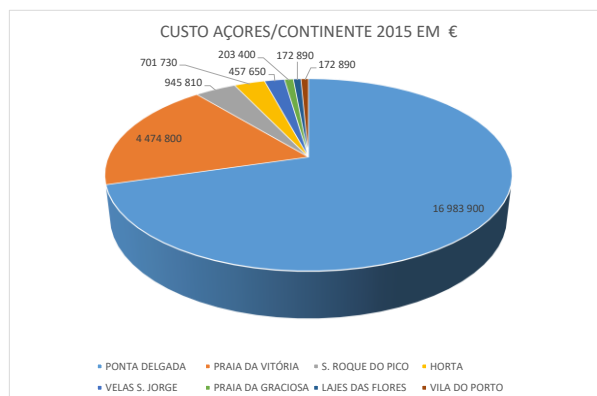
Tráfego Continente/Açores em €

AÇORES/CONTINENTE 2015 EM TEU's		
	TEU's	%
PONTA DELGADA	16 700	70,43%
PRAIA DA VITÓRIA	4 400	18,56%
S. ROQUE DO PICO	930	3,92%
HORTA	690	2,91%
VELAS S. JORGE	450	1,90%
PRAIA DA GRACIOSA	200	0,84%
LAJES DAS FLORES	170	0,72%
VILA DO PORTO	170	0,72%
TOTAL	23 710	100,00%



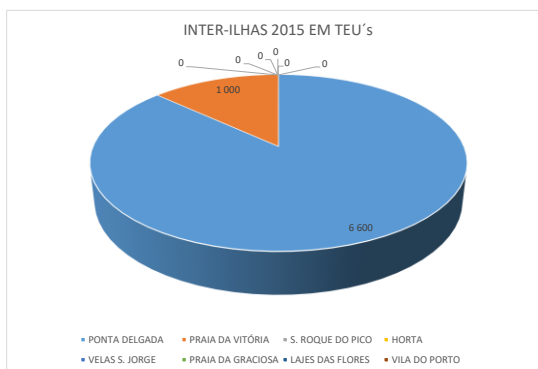
Tráfego Açores/Continente em TEU's

CUSTO AÇORES/CONTINENTE 2015 EM €		
	€	%
PONTA DELGADA	16 983 900	70,43%
PRAIA DA VITÓRIA	4 474 800	18,56%
S. ROQUE DO PICO	945 810	3,92%
HORTA	701 730	2,91%
VELAS S. JORGE	457 650	1,90%
PRAIA DA GRACIOSA	203 400	0,84%
LAJES DAS FLORES	172 890	0,72%
VILA DO PORTO	172 890	0,72%
TOTAL	24 113 070	100,00%



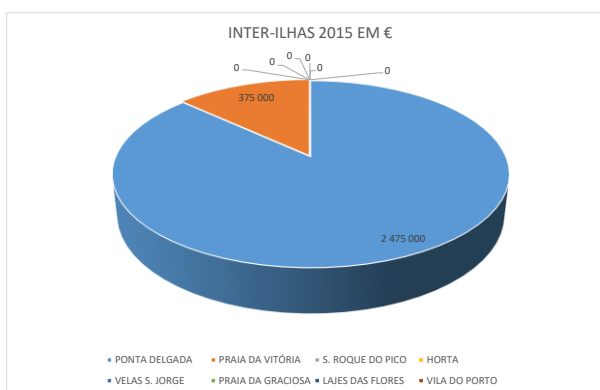
Tráfego Açores/Continente em €

INTER-ILHAS 2015 EM TEU's		
	TEU's	%
PONTA DELGADA	6 600	86,84%
PRAIA DA VITÓRIA	1 000	13,16%
S. ROQUE DO PICO	0	0,00%
HORTA	0	0,00%
VELAS S. JORGE	0	0,00%
PRAIA DA GRACIOSA	0	0,00%
LAJES DAS FLORES	0	0,00%
VILA DO PORTO	0	0,00%
TOTAL	7 600	100,00%



Inter-Ilhas (Açores-Açores) em TEU's

INTER-ILHAS 2015 EM €		
	€	%
PONTA DELGADA	2 475 000	86,84%
PRAIA DA VITÓRIA	375 000	13,16%
S. ROQUE DO PICO	0	0,00%
HORTA	0	0,00%
VELAS S. JORGE	0	0,00%
PRAIA DA GRACIOSA	0	0,00%
LAJES DAS FLORES	0	0,00%
VILA DO PORTO	0	0,00%
TOTAL	2 850 000	100,00%



Inter-Ilhas (Açores-Açores) em €

1.4 - CUSTO TOTAL DO MODELO PROPOSTO

Modelo com 8 navios em rotações quinzenais, ligações diretas semanais a 5 Ilhas e quinzenais a 4 Ilhas.

CONTINENTE/AÇORES	96.505.500 €
AÇORES/CONTINENTE	24.113.070 €
INTER-ILHAS	2.850.000 €
TOTAL	123.468.570 €

O Modelo Atual com 6 navios tem um custo global de cerca de 55 M de € praticando fretes claramente incentivadores das exportações em detrimento das importações. Para que tal aconteça ao custo real do C/A soma-se a correção que permite manter baixo o custo na exportação.

Tem como grandes vantagens fretes iguais para todas as ilhas, fretes baixos no Inter-Ilhas e fretes baixos nas exportações o que permite que alguma indústria regional se mantenha competitiva garantindo assim postos de trabalho e distribuindo riqueza.

O Modelo proposto com 8 navios e saídas semanais diretas de Lisboa e Leixões para Ponta Delgada e Praia da Vitória custa anualmente mais aproximadamente 68 M que o Modelo Atual e, pelo elevado valor do frete marítimo quer no C/A quer no A/C, inviabiliza o funcionamento do mercado e da economia regional.

2.1- Modelo com 2 +2 Navios de 450 TEU's de capacidade útil cada a sair de Lisboa e de Leixões para Ponta Delgada e Praia da Vitória, com rotações de 11 dias e 33 viagens anuais/navio.

Estrutura de custos por TEU com os 4 navios de 450 TEU's úteis e saídas diretas para Ponta Delgada e Praia da Vitória com rotações de 11 dias

C/A HUB EM PONTA DELGADA e PRAIA VITÓRIA		A/C HUB EM PONTA DELGADA e PRAIA VITÓRIA	
180 TONS IFO 180	33 300 €	90 TONS IFO 180	16 650 €
20 TONS MD	7 000 €	15 TONS MD	5 250 €
8,5 dias cada viagem	76 500 €	2,5 dias cada viagem	22 500 €
8,5 dias frota contentores	37 400 €	2,5 dias frota contentores	11 000 €
13 escalas	130 000 €	0 escalas	0 €
Total parcial	284 200 €	Total parcial	55 400 €
Comissões agentes 7%	304 094 €	Comissões agentes 7%	59 278 €
Descontos clientes 15%	349 708 €	Descontos clientes 15%	68 170 €
Número viagens ano	33	Número viagens ano	33
Total sem margem de negócio	11 540 367 €	Total sem margem de negócio	2 249 600 €
4 Navios	46 161 469 €	4 Navios	8 998 400 €
CONTINENTE/PONTA DELGADA	1 088 €	PONTA DELGADA/CONTINENTE	539 €
Margem negócio 8,5%	1 180 €	Margem negócio 8,5%	585 €
Estiva 1x125+2x55	1 415 €	Estiva 1X125	710 €

2.2- Preços por TEU – frete marítimo:

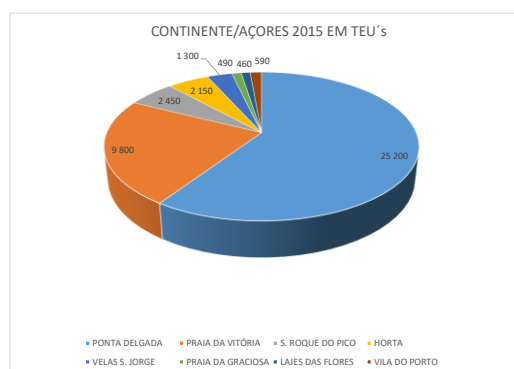
7. Continente/Açores 1.415,00€

8. Açores/Continente 710,00€

9. Inter-Ilhas 375,00€

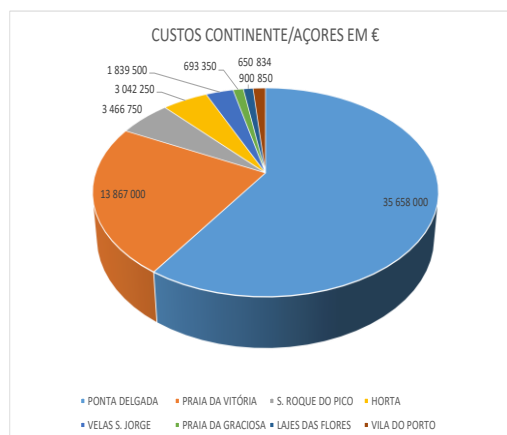
2.3 - DADOS ESTATÍSTICOS 2015

CONTINENTE/AÇORES 2015 EM TEU's		
	TEU's	%
PONTA DELGADA	25 200	59,38%
PRAIA DA VITÓRIA	9 800	23,09%
S. ROQUE DO PICO	2 450	5,77%
HORTA	2 150	5,07%
VELAS S. JORGE	1 300	3,06%
PRAIA DA GRACIOSA	490	1,15%
LAJES DAS FLORES	460	1,08%
VILA DO PORTO	590	1,39%
TOTAL	42 440	100,00%



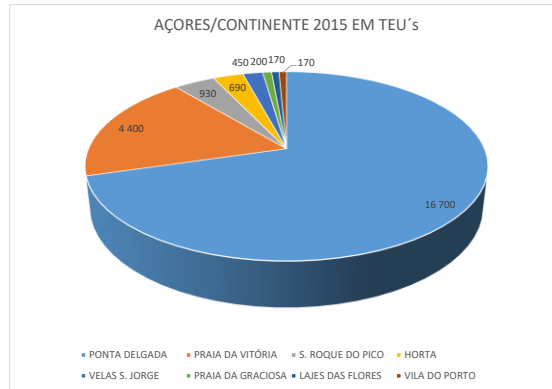
Tráfego Continente/Açores em TEU's

CUSTOS CONTINENTE/AÇORES EM €		
	€	%
PONTA DELGADA	35 658 000	59,38%
PRAIA DA VITÓRIA	13 867 000	23,09%
S. ROQUE DO PICO	3 466 750	5,77%
HORTA	3 042 250	5,07%
VELAS S. JORGE	1 839 500	3,06%
PRAIA DA GRACIOSA	693 350	1,15%
LAJES DAS FLORES	650 900	1,08%
VILA DO PORTO	834 850	1,39%
TOTAL	60 052 600	100,00%



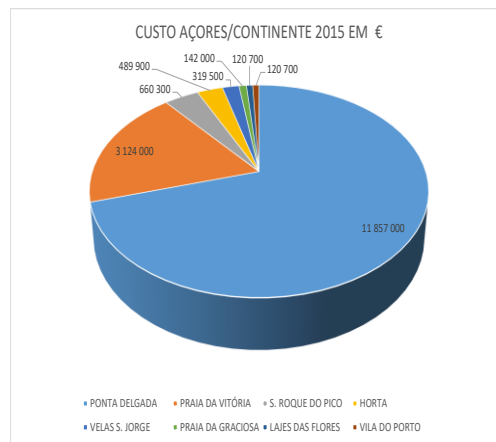
Tráfego Continente/Açores em €

AÇORES/CONTINENTE 2015 EM TEU's		
	TEU's	%
PONTA DELGADA	16 700	70,43%
PRAIA DA VITÓRIA	4 400	18,56%
S. ROQUE DO PICO	930	3,92%
HORTA	690	2,91%
VELAS S. JORGE	450	1,90%
PRAIA DA GRACIOSA	200	0,84%
LAJES DAS FLORES	170	0,72%
VILA DO PORTO	170	0,72%
TOTAL	23 710	100,00%



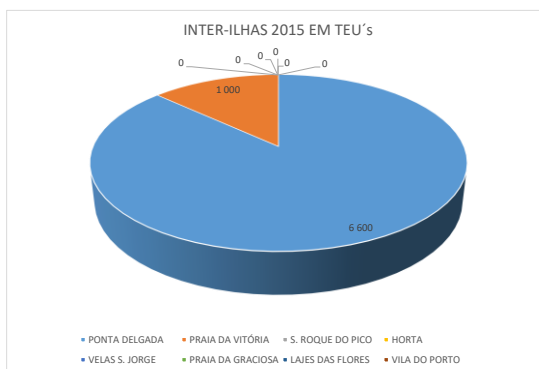
Tráfego Açores/Continente em TEU's

CUSTO AÇORES/CONTINENTE 2015 EM €		
	€	%
PONTA DELGADA	11 857 000	70,43%
PRAIA DA VITÓRIA	3 124 000	18,56%
S. ROQUE DO PICO	660 300	3,92%
HORTA	489 900	2,91%
VELAS S. JORGE	319 500	1,90%
PRAIA DA GRACIOSA	142 000	0,84%
LAJES DAS FLORES	120 700	0,72%
VILA DO PORTO	120 700	0,72%
TOTAL	16 834 100	100,00%



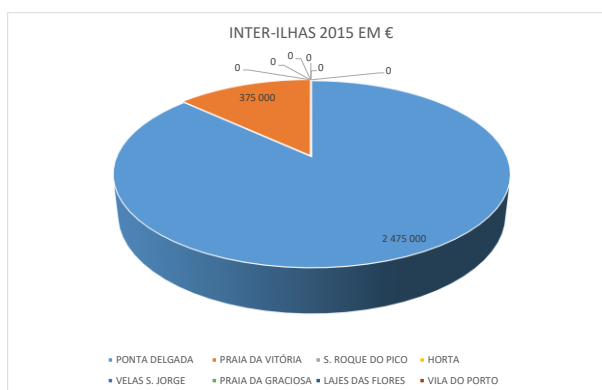
Tráfego Açores/Continente em €

INTER-ILHAS 2015 EM TEU's		
	TEU's	%
PONTA DELGADA	6 600	86,84%
PRAIA DA VITÓRIA	1 000	13,16%
S. ROQUE DO PICO	0	0,00%
HORTA	0	0,00%
VELAS S. JORGE	0	0,00%
PRAIA DA GRACIOSA	0	0,00%
LAJES DAS FLORES	0	0,00%
VILA DO PORTO	0	0,00%
TOTAL	7 600	100,00%



Inter-Ilhas (Açores-Açores) em TEU's

INTER-ILHAS 2015 EM €		
	€	%
PONTA DELGADA	2 475 000	86,84%
PRAIA DA VITÓRIA	375 000	13,16%
S. ROQUE DO PICO	0	0,00%
HORTA	0	0,00%
VELAS S. JORGE	0	0,00%
PRAIA DA GRACIOSA	0	0,00%
LAJES DAS FLORES	0	0,00%
VILA DO PORTO	0	0,00%
TOTAL	2 850 000	100,00%



Inter-Ilhas (Açores-Açores) em €

2.4 - CUSTO TOTAL DO MODELO PROPOSTO

Modelo com 4 navios em rotações de 11 dias e 33 viagens anuais/navio, ligações diretas a todas as Ilhas.

CONTINENTE/AÇORES	60.052.600 €
AÇORES/CONTINENTE	16.834.100 €
INTER-ILHAS	2.850.000 €
TOTAL	79.736.700 €

O Modelo Atual com 6 navios tem um custo global de cerca de 55 M de € praticando fretes claramente incentivadores das exportações em detrimento das importações. Para que tal aconteça ao custo real do C/A somasse a correção que permite manter baixo o custo na exportação.

Tem como grandes vantagens fretes iguais para todas as ilhas, fretes baixos no Inter-Ilhas e fretes baixos nas exportações o que permite que alguma indústria regional se mantenha competitiva garantindo assim postos de trabalho e distribuindo riqueza.

O Modelo proposto com 4 navios e saídas diretas de Lisboa e Leixões para Ponta Delgada e Praia da Vitória com rotações de 11 dias, custa anualmente mais aproximadamente 24 M que o Modelo Atual e, tem custos de frete marítimo mais elevados quer no C/A quer no A/C que o Modelo Atual. O acréscimo de custos mais a baixa rotação – 11 dias – inviabilizam o funcionamento do mercado e da economia regional.

19 – CONCLUSÕES

1 – A distância dos Açores aos mercados de referência bem como, a sua dispersão geográfica e pequena dimensão dos respetivos mercados, são absolutamente determinantes para a construção da fatura relativa ao frete marítimo;

2 – O indispensável abastecimento em linha regular – obrigatoriedade de escalas independentemente das taxas de ocupação dos navios e rigidez da oferta – implicam custos fixos muito elevados e de difícil diluição;

3 – A falta de dimensão para obtenção de ganhos de economias de escala, agravam consideravelmente a situação dos custos;

4 – As ineficiências portuárias, derivadas sobretudo da situação geográfica e da natureza aberta dos nossos portos, também não induzem reduções de custos;

5 – No abastecimento à Região privilegiou-se a regularidade do abastecimento/escoamento a todas as Ilhas;

6 – Considerando os preços de mercado, o **Modelo Atual – abastecimento/escoamento direto a todas as Ilhas – tem um custo global de **55.959.500 €**;**

7 – Um Modelo sem Obrigações de Serviço Público teria como consequências:

- **Os armadores deixariam de praticar preços iguais para todas as Ilhas;**
- **O mercado dividir-se-ia em três; Ligações ao Exterior Diretas, Ligações ao Exterior Indiretas e Inter-Ilhas;**
- **Os armadores passariam a escalar a ilha ou ilhas que entendessem.**

8 – O tráfego direto dispensaria qualquer intervenção ou regulamentação pública;

9 – O Inter-Ilhas seria um mercado incerto e muito mais caro, podendo mesmo algumas Ilhas perder a carga contentorizada;

10 – Para efeitos de análise recorri ao Conceito de Serviço Universal porém, sempre no pressuposto da manutenção de fretes iguais para todas as Ilhas e analisando as seguintes situações:

11 – Mercado de linha regular sem O.S.P.

11.1 – Porto de PONTA DELGADA como HUB

CUSTO GLOBAL entre 67.631.510 € e 62.694.206 €

Mais entre 11.672.010 € e 6.734.706 € que o Modelo Direto Atual.

- **Sem subsídição pública seria um Modelo fortemente incentivador das importações, pondo em risco a competitividade de algumas indústrias regionais e em causa os respetivos postos de trabalho e é penalizador do Inter-Ilhas.**
- **Para, sem subsídição pública, manter os fretes do Modelo Atual no Tráfego A/C e Inter-Ilhas (450€ e 375€), estar-se-ia a incentivar as exportações, mas a custos de importação muito elevados.**

11.2 – Porto da PRAIA DA VITÓRIA como HUB

CUSTO GLOBAL entre 80.322.250 € e 72.923.944 €

Mais entre 24.362.750 € e 16.964.444 € que o Modelo Direto Atual.

Mais entre 12.690.740 € e 10.229.738 € que o Modelo com HUB em PONTA DELGADA.

- **Sem subsídio pública seria um Modelo com fretes excessivamente elevados, inviabilizando o funcionamento da economia regional.**
- **Para, sem subsídio pública, manter os fretes do Modelo Atual no Tráfego A/C e Inter-Ilhas (450€ e 375€), estar-se-ia a incentivar as exportações, mas os fretes das importações deixam de ser sustentáveis.**

11.3 – Porto da HORTA como HUB

CUSTO GLOBAL entre 96.237.700 € e 83.290.515 €

Mais entre 40.278.200 € e 27.331.015 € que o Modelo Direto Atual.

Mais entre 28.606.440 € e 20.596.266 € que o Modelo com HUB em PONTA DELGADA.

Mais entre 15.915.450 € e 10.366.571 € que o Modelo com HUB na PRAIA DA VITÓRIA.

- **Sem subsídio pública seria um Modelo fortemente incentivador das importações, pondo em risco a competitividade de algumas indústrias regionais e em**

causa os respetivos postos de trabalho e penalizaria, gravemente, o Inter-Ilhas.

- Para, sem subsidiação pública, manter os fretes do Modelo Atual no Tráfego A/C e Inter-Ilhas (450€ e 375€), estar-se-ia a incentivar as exportações, mas a custos de importação que raíam o absurdo.

11.4 – Porto de PONTA DELGADA como HUB com escala na PV

CUSTO GLOBAL entre 59.875.930 € e 58.800.162 €

Mais entre 3.164.430 € e 2.840.662 € que o Modelo Direto Atual.

Menos entre **7.755.580 €** e **3.894.045 €** que o Modelo com HUB em PONTA DELGADA.

Menos entre **20.446.320 €** e **14.123.782 €** que o Modelo com HUB na PRAIA DA VITÓRIA.

Menos entre **36.361.770 €** e **24.490.353 €** que o Modelo com HUB na HORTA.

- Sem subsidiação pública seria um Modelo fortemente incentivador das importações, pondo em risco a competitividade de algumas indústrias regionais e em

causa os respetivos postos de trabalho e, penalizador do Inter-Ilhas.

- Para, sem subsidiação pública, manter os fretes do Modelo Atual no Tráfego A/C e Inter-Ilhas (450€ e 375€), estar-se-ia a incentivar as exportações, mas a custos de importação muito elevados.

12 – Contrato de Prestação de Serviço Público

12.1 - Porto de PONTA DELGADA como HUB com escala na PV

CUSTO GLOBAL entre 54.040.130 € e 53.534.862 €

Menos entre 1.919.370 € e 2.424.638 € que o Modelo Direto Atual. ⁽¹⁾

- (1) Resultados obtidos com a redução do número de navios e de viagens.
- Sem subsidiação pública seria um Modelo que incentivaria as exportações, mas inviabilizaria as importações.
 - Sem a aplicação de uma Taxa “pay or play” ou de Serviço Universal o financiamento público, pese embora em linha com o que se passa com as Ilhas Orkney e Shetland, seria impensável.

12.2 - Porto de PONTA DELGADA como HUB

CUSTO GLOBAL entre 50.025.750 € e 45.316.446 €

Menos entre 5.937.750 € e 10.643.054 € que o Modelo Direto Atual. ⁽¹⁾

Menos entre 4.014.380 € e 8.218.416 € que o Modelo com HUB em PONTA DELGADA e escala na PRAIA DA VITÓRIA. ⁽¹⁾

(1) Resultados obtidos com a redução do número de navios e de viagens.

- **Sem subsidiação pública seria um Modelo que incentivaria fortemente as exportações, penalizaria ligeiramente as importações e significativamente o Inter-Ilhas.**
- **Sem a aplicação de uma Taxa “pay or play” ou de Serviço Universal o financiamento público, pese embora em linha com o que se passa com as Ilhas Orkney e Shetland, seria impensável.**
- **O espaçamento em tempo entre escalas na Região é excessivo só sendo possível efetuar 36 viagens anuais, menos 16 do que no Modelo Atual.**

13 – Anexo – proposta Engenheiro Ribeiro Pinto

13.1 – Modelo com 8 navios de 350 TEU´s úteis e saídas semanais diretas de Lisboa e Leixões para Ponta Delgada e Praia da Vitória.

- **Mais 68 M** que o Modelo atual e custos de frete marítimo excessivamente elevado para o funcionamento da economia regional.

13.2 – Modelo com 4 navios de 450 TEU´s úteis e saídas diretas de Lisboa e Leixões para Ponta Delgada e Praia da Vitória.

- **Mais 24 M** que o Modelo Atual, custos de frete marítimo mais elevados e baixa rotação – 11 dias. Inviabiliza o funcionamento da economia regional.

14 – Só haverá redução efetiva do preço do frete se houver subsídio pública, total ou parcial/combinada com subsídio cruzada de rotas porque, o tráfego direto não liberto fundos suficientes para subsidiar, por si só, o tráfego Inter-Ilhas;

15 – A qualidade e regularidade do serviço para as Ilhas sem ligação direta ao exterior será sempre seriamente afetada, sem ganhos globais para os açorianos, antes pelo contrário, com mais custos e perdas de fiabilidade significativas;

16 - Em qualquer caso faltará sempre debater as questões relacionadas com os elevados custos decorrentes da distância nas ligações ao exterior, cerca de 900 milhas náuticas bem como, as soluções adotados em alguns espaços similares da União Europeia - Córsega e Escócia - que passaram pela aplicação de apoios estatais, dentro do princípio da continuidade territorial os quais permitiram reduções significativas no preço do transporte marítimo mas acarretaram elevados custos para o erário público.

17 - Faltará também ainda estabelecer qual o Porto de transshipment/baldeação já que como acima vimos, por questões de racionalidade económica só poderá ser um – alguns especialistas consideram que se se considerar três portos, a habitual santa trilogia, a escalar na Região pelos navios do tráfego direto o frete sofrerá um aumento de cerca de 50% quando comparado com um único porto a escalar – funcionando como HUB – distribuição a partir duma centralidade (Rinave e Consulmar, 1999).

18 - Passando em retrospectiva as últimas décadas, pode-se concluir que se dinamizou a concorrência para melhorar o sistema e baixar o custo no consumidor final. O resultado foi o desenvolvimento de um sistema de transporte equilibrado e sem provocar ruturas. Para a economia Regional o valor acrescentado gerado é largamente positivo e o índice de preços ao consumidor teve o seu rumo macroeconómico normal.

19 - Em termos de fretes, desde 1995 que os mesmos tiveram sempre um crescimento nominal negativo ou nulo, em todos os segmentos de mercado.

20 – Numa região arquipelágica dispersa e muito heterogénea, apesar de os fretes serem importantes, muito mais importantes são a fiabilidade e a continuidade do Modelo bem como as suas conectividades.

21 – Mais importante do que a discussão acerca do Modelo a adotar seria garantir a existência do um Terminal Ilhas no Porto de Lisboa, para uso exclusivo das Regiões Autónomas e onde deveria centrar-se o verdadeiro Centro Logístico Regional bem como, garantir o acesso prioritário ao Porto de Leixões.

22 – Muito importante seria também assegurar tratamento diferenciado para a carga das Regiões Autónomas para, por exemplo, não acontecer como agora acontece que se um contentor der entrada no Porto de Lisboa às 17:00 Horas e tiver carga a mais tem de sair, e bem, para retirar a carga a mais e para tal tem de fazer-se mais um requerimento dirigido à Alfândega que entretanto está fechada e o contentor já não sai logo não reentra e não embarca.

23 - Aos carregadores ou recebedores importa pois apenas saber quanto custa o transporte, quanto tempo demora e qual o nível de risco a que, durante o transporte, a mercadoria fica

sujeita, sendo sabido que, quanto mais manuseamentos, mais riscos e mais custos acarreta. Aos carregadores ou recebedores não interessam quais os problemas e os meios envolvidos na operação de transporte. Não é esse o seu negócio.

24 - Não podendo a qualidade ser negociável ou posta em causa, por ser considerada indispensável, a questão que agora e sempre se coloca é a da escolha da melhor solução. Estamos portanto perante um caso de otimização de custos e de recursos.

25 – Propositadamente esta reflexão centrou-se apenas no frete marítimo, não tendo sido analisados os restantes custos que compõem a fatura global – Taxas Portuárias, Pesagem, Desconsolidação / Consolidação, Cross-Docking, Entrega / Levantamento, Transporte Terrestre, Ligação de Contentores Frigoríficos, Energia, etc. – por serem comuns a qualquer Modelo de Transporte.

26 – Os baixos custos nos fretes Açores/Continente resultam do facto de cerca de 80% da faturação da viagem está assegurada pelos fretes do Continente/Açores.

27 – É evidente que se podem equacionar Modelos sem escala em Leixões contudo, convém não esquecer que este Porto representa cerca de 40% do mercado e que remeter a carga para Lisboa pela via-férrea tem custos da ordem dos 5.000

000,00 € para um comboio com 45 TEU's cheios ou 55 TEU's vazios.

28 – Chama-se ainda a atenção para o facto de que, se por um lado, é inevitável que os navios escalem sempre o Porto de Ponta Delgada, por outro lado, o mesmo terá de dar resposta em tempo útil, despachando os navios de contentores que o demandam num espaço de tempo nunca superior a 16 horas úteis o que, por questões que têm a ver com a reestruturação da OPERPDL e por alguma descoordenação entre esta e a Portos dos Açores, SA., não está a acontecer e está a penalizar gravemente toda a economia regional.

29 - É evidente que a iniciativa privada pode resolver o problema contudo, reagindo pelos seus próprios meios, não terá tendência nem obrigação para equacionar e financiar os problemas de abastecimento público que seriam criados por um novo modelo de distribuição, até porque, para alguns, o interesse não se centra numa política de transporte para servir a Região Autónoma dos Açores, mas numa política para servir o seu transporte e os seus interesses.

30 - Como todos os cuidados são poucos sugiro, vivamente, que qualquer alteração ao Atual Modelo de Abastecimento Direto e Fretes Iguais para todas as Ilhas seja seriamente ponderada.

**NOTAS PARA UM
PLANO
LOGÍSTICO
AÇORES**

20 - NOTAS PARA UM PLANO LOGÍSTICO AÇORES

Como é sabido os transportes marítimos são imprescindíveis à nossa condição de região insular e ultraperiférica; há que dar resposta às necessidades permanentes com meios próprios, apostando na mobilidade sustentável e tendo como objetivos, pelos quais é responsável o poder político, estruturar um modelo de transporte e um sistema portuário regional, geridos de forma integrada, mas não centralizada, capazes de:

- Impulsionar a competitividade e o desenvolvimento económico;
- Assegurar a mobilidade de pessoas e bens, a preços aceitáveis e com eficiência;
- Promover a coesão social;
- Adequar os modelos e os custos de exploração às receitas;
- Gerir com racionalidade os dinheiros públicos;
- Cumprir os compromissos assumidos;

- Esquecer os projetos faraónicos;
- Dar prioridade aos projetos estruturantes;
- Ser pró-ativos;

Porque, importa não esquecer, só assim se conseguirá:

- Promover o funcionamento eficiente da economia;
- Centrar a Região no seu verdadeiro papel e apenas aí, de forma a potenciar a iniciativa privada, a inovação e a criação de emprego sustentável;
- Dimensionar os Sistemas Portuários, Aeroportuários e de Transportes às necessidades e às capacidades financeiras da Região, única forma de dar resposta adequada à procura pura de transporte e à mobilidade global;
- Promover a articulação correta entre as políticas de transporte e as restantes políticas económicas;
- Manter obrigações ou contratos de prestação de serviços públicos sempre que as mesmas se justifiquem, sem esquecer que mesmo com Obrigações de Serviço Público se deve manter um sã ambiente concorrencial;
- Evitar, sempre que possível, *deficits* operacionais;

- Reanalisar os segmentos de oferta com baixa procura ou enorme sazonalidade bem como os respetivos impactos sociais.

Na relação custo-benefício, o saldo global terá de ser positivo e, sempre que possível, e é quase sempre possível, limitar o papel da Região à construção das infraestruturas, à coordenação estratégica e respetiva fiscalização e regulação.

Não é possível implementar um Plano Logístico nos Açores, e/ou adquirir equipamentos pesados, nos quais se incluem navios, sem que este assente num ou em vários estudos prévios que tenham em conta que:

- A constatação empírica dos novos fenómenos precede sempre o conhecimento e exige a adaptação e a criação de novos instrumentos, mais adequados à realidade. Assim, acontece também com a política e a legislação portuária.
- Um novo fenómeno que se tem vindo a verificar nos sectores portuários e dos transportes, a nível global, é a crescente necessidade que as indústrias demonstram de externalização de todo o processo das funções da

logística e da distribuição, organização, distribuição, pequenas montagens, adaptação às exigências do consumidor final, etc.

- Infelizmente nos Açores acabou-se com a mais-valia que constituía a presença de algumas entidades na chamada “Junta Grande”. Urge, em sua substituição e no âmbito da Portos dos Açores criar um “Conselho de Carregadores” ou, em alternativa, criar a “Comunidade Logística Portuária” em cada Porto da Região.
- A gestão dos Portos Açorianos tem assumido tradicionalmente a forma de Gestão do Estado e, em alguns, a operação parcial, por privados sem concorrência, com problemas ao nível da qualidade de serviço, salários, em alguns portos, acima da média da economia e falta de flexibilidade e de eficiência.
- Em qualquer caso, na nossa Região, deverá ser sempre garantido que sempre que a maioria dos clientes a servir sejam empresas e /ou indústrias regionais as quais dada a nossa natureza arquipelágica, não tem possibilidade de optar por um outro porto, cada porto tem de prestar um verdadeiro serviço público, servindo todos os

navios, carregadores, recebedores ou operadores logísticos, sem distinção, preferência ou prioridade.

Um porto comercial moderno pode dizer-se que constitui, presentemente, um grande centro logístico. Não apenas circulam, por ele, muitos navios e fluem inúmeras mercadorias, como também, com ele e através dele, se estabelece uma intensa troca de informações, à velocidade que a eletrónica proporciona. Trata-se de um imenso espaço real e virtual, cujos limites e propriedades vão para além dos da Administração Portuária restrita, para se prolongarem pelos de toda a comunidade portuária, e mesmo pelos da sociedade envolvente.

Num espaço, de tal modo abrangente, só se conseguem níveis superiores de desempenho se o porto funcionar como um centro logístico, atuando os seus múltiplos operadores e agentes de forma articulada.

Embora à Administração Portuária pertença a função básica de conduzir os desígnios do porto, por mais que este mesmo porto seja eficaz na prestação de serviços, ao navio e à carga, não pode desligar-se o utente portuário do próprio destino do porto, que o mesmo é dizer da sua missão de verdadeiro centro logístico, dotado

de atributos vários, como a agilidade, a flexibilidade, a economicidade, o princípio dos poderes partilhados, a tenacidade, a dinâmica comercial e ao mesmo tempo a não agressividade ambiental.

É por isso fundamental que a Administração Portuária conheça o desenho do sistema logístico portuário em operação no seu porto dado que, este tem a ver com o modo como os navios nele são operados e assistidos, e com a maneira como as mercadorias são manuseadas nos vários locais desse porto.

A grande abrangência, reconhecida à nova função das Administrações Portuárias de atuarem, como “pivot” de um moderno centro logístico traz-lhes exigências acrescidas em matéria de estruturação de serviços. Cabe pois às Administrações Portuárias e às Comunidades Portuárias, em parceria com especialistas, com as Camaras do Comercio e com o Governo Regional, executarem um programa de estudo/trabalho a curto prazo de forma a ser possível implementar um **PLANO LOGÍSTICO AÇORES**, tendo sempre presente que a logística é, na sua expressão mais abrangente, um sistema de entregas ou distribuição física, preocupado com a gestão dos tempos e dos custos e no qual sejam:

- Elaborados os planos estratégicos de cada porto e promovida a sua integração no Plano Estratégico dos Portos da Região;
- Detalhados os meios existentes – equipamentos de movimentação vertical e horizontal de cargas – e ainda de transporte/navios, tráfego local e cabotagem insular, ou fixos/infraestruturas portuárias;
- Identificados os pontos fracos e fortes ou seja, onde há resposta satisfatória e onde não há e o que fazer para alterar tal situação;
- Só podem ser aceites propostas e correções que incrementem melhorias sem acarretar mais custos, em tempo ou em dinheiro;
- Anuladas as inutilidades e os respetivos custos;
- Detalhados os fluxos de mercadorias de forma a aumentar a importância das cadeias logísticas no porto;
- Identificados os principais elos das cadeias logísticas dos portos e avaliar os respetivos desempenhos;
- Simplificados os processos de forma a reduzir os custos no acesso dos navios aos portos;
- Concertada uma melhor prestação de serviços de todos os agentes que atuam no porto;

- Criada a Comunidade Logístico-Portuária com base na Comunidade Portuária;
- Promovido um ambiente favorável ao investimento público e privado;
- Desregulamentada a mão-de-obra portuária;
- Assegurada a reserva estratégica de solos, mais ou menos contíguos ao porto, para a instalação das atividades necessárias a estes.
- Identificadas as falhas ou faltas em toda a cadeia logística.
- E por último mas não menos importante, analisado o interface marítimo/aéreo.

Em suma deverá ser desenvolvida de forma sustentável e sem megalomanias a capacidade portuária, estabelecido um quadro claro para o financiamento dos investimentos portuários e de transporte, clarificadas as formas de acesso ao mercado dos serviços portuários, eliminados os estrangulamentos operacionais, apoiada a segurança e a fiabilidade das operações e das condições de trabalho nos portos e promovida a competitividade geral e uma imagem positiva dos mesmos pelo que, os órgãos de gestão dos portos devem rever o seu papel tradicional de autoridades portuárias já que, por um lado os portos tendem a concentrar-se em cadeias logísticas cuja repartição de competências dentro da

respetiva cadeia se esbate cada vez mais e, por outro lado a eficiência destes depende também cada vez mais da eficiência dos serviços prestados, não apenas na zona interior do porto mas também na orla marítima adjacente devendo ser os órgãos de gestão dos portos, em conjunto com as autoridades regionais, a ter em conta as avaliações económicas, sociais e de serviço público conformes com padrões de rigor, qualidade e resposta às necessidades específicas dos mercados a servir.

Das componentes racionalidade, fiabilidade e segurança, depende a eficiência das operações portuárias as quais, apesar de todo o progresso científico e tecnológico, dependem em grande medida do fator humano.

Só analisar propostas cujo enquadramento não levem a sobrepor o interesse local ou de grupo, político, económico ou outro, ao interesse geral ou seja ao interesse Ilha ou Região e isto porque, apesar da nossa pequena dimensão territorial e económica, há sempre quem tente vender a ideia de que o seu pequeno e, quantas vezes, mesquinho interesse, corresponde ao interesse geral e a sua defesa constitui a solução para todos os males; nunca é assim.

Lembro que estabelecer administrativamente e contra o interesse económico geral uma plataforma logística única, ou mesmo duas, para o transporte marítimo regional e para a

cabotagem insular, não trará qualquer benefício, trará, isso sim, graves prejuízos às ilhas do Triângulo e do Grupo Ocidental. A centralização numa porta de entrada, para posterior redistribuição, implicará atrasos na chegada das cargas ao porto de destino bem como enormíssimos acréscimos de custos já que estas serão afetadas não só pelas taxas e custos dos serviços prestados nos portos de origem e destino, mas também no porto de baldeação, sendo que os proponentes, naturalmente por distração, nunca esclareceram se os acréscimos de taxas e de custos de serviços e transporte seriam pagos pelos utentes, pelo erário público ou por subsidiação cruzada.

Só será válido partir-se para a elaboração do **PLANO LOGÍSTICO AÇORES** se tal for feito sem ideias pré-concebidas e no pressuposto de que todos estarão disponíveis para a sua implementação quer, em termos pessoais, lhes convenha ou não. O único interesse legítimo é a defesa do interesse regional e de todos os Açorianos, entendido globalmente e sem subterfúgios.

Em resumo diria que os estudos até agora efetuados são inúteis porquanto assentam em alguns caprichos pessoais mas não no mercado real. Limitaram-se a dar resposta e a tentar justificar os pressupostos impostos por quem os encomendou. O verdadeiro e necessário estudo que habilite quer o poder político quer os *players*

a tomar decisões e a planificar serviços e investimentos não foi feito.

1. Onde está o levantamento do mercado e do seu valor? Quanto vale o mercado em cada um dos seus segmentos? A saber:

- Cabotagem Insular/importações, exportações e custos;
- Tráfego Local/carga e passageiros;
- Rotas autossuficientes;
- Rotas deficitárias;
- Níveis de insatisfação e onde;
- Níveis de financiamento e como; Serviço Universal, Público ou Cruzado;
- Níveis de conflitualidade com os tráfegos existentes;
- Etc.

2. Onde está a concertação do modelo a implementar com os *players* existentes?

Em suma; como e quem definiu as nossas necessidades, reais e não virtuais? A resposta é simples; aparentemente, ninguém.

Comissão Especializada Permanente de Economia, 12 de maio de 2021

Comandante Lizuarte Machado