



Transinsular
AÇORES
Transportes Marítimos Insulares, S. A.

Exm^o. Senhor
Presidente da Comissão Permanente de
Economia da Assembleia Legislativa da
Região Autónoma dos Açores

Ponta Delgada, 26 de Abril de 2018

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

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

Apresentamos os nossos melhores cumprimentos

João Costa

Administrador Delegado
Da Transinsular Açores

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

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

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



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



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

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

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

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

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

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

A realidade é outra:

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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



L

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

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

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

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

Isso teria um efeito extremamente perverso para as empresas Açorianas.

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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