

**CONSULTA PARA A LIGAÇÃO MARÍTIMA
DE PASSAGEIROS E CARGA RODADA
ENTRE A MADEIRA E O CONTINENTE**

RELATÓRIO

janeiro 2016

ÍNDICE

- 1. Introdução – 3**
- 2. Subsídio de Mobilidade ao Residente – 3**
- 3. Armadores Potencialmente Interessados – 6**
- 4. Termos da Consulta – 6**
- 5. Contactos com os Armadores Interessados – 9**
 - 5.1 Hellenic Shipping, Transportes Marítimos S.A. – 9**
 - 5.2 Grandi Navi Veloci – 9**
 - 5.3 Transinsular, Transportes Marítimos Insulares – 9**
 - 5.4 Empresa de Navegação Madeirense Lda – 11**
 - 5.5 FRS, Fast Realiabie Seaways – 13**
 - 5.6 Matrix, Marine Group – 14**
 - 5.7 Naviera Armas – 14**
- 6. Contactos com as Administrações Portuárias – 14**
 - 6.1 Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra – 14**
 - 6.2 Administração dos Portos de Sines e do Algarve – 15**
- 7. Outras Considerações – 16**
- 8. Conclusões – 16**



1. INTRODUÇÃO

No seguimento do compromisso do Governo Regional da Madeira em assegurar todas as condições para o restabelecimento da linha marítima de passageiros e carga rodada entre a Madeira e o continente, decorreu uma fase prévia de prospeção de interessados, entre Julho e Setembro de 2015, num processo articulado entre o Governo Regional e a Secretaria de Estado das Infra-Estruturas e Transportes, liderado por João Carvalho, na qualidade de Presidente do Conselho Diretivo do IMT – Instituto de Mobilidade e Transportes e por Vítor Caldeirinha, como Presidente da Associação de Portos de Portugal, cujo relatório consta em anexo.

Nessa sequência, decidiu o Governo Regional da Madeira, em Outubro de 2015, criar um grupo de trabalho para desenvolver esforços no sentido do restabelecimento da linha marítima de passageiros e carga rodada entre a Madeira e o continente, doravante designada por linha ferry.

Esse grupo de trabalho foi constituído por Alexandra Mendonça, na qualidade de Presidente do Conselho de Administração da APRAM – Portos da Madeira e Nuno Jesus, por parte da Secretaria Regional da Economia, Turismo e Cultura (SRETC).

A presente consulta foi enquadrada no Decreto-Lei nº 7/2006 de 4 de janeiro que estabelece o regime de cabotagem nacional para passageiros e carga, sendo de livre acesso para armadores nacionais e comunitários.

Pretendeu-se assim estimular o interesse de potenciais interessados, criando um conjunto de incentivos públicos destinados aos operadores que cumprissem os requisitos operacionais definidos. O principal objetivo consistiu em privilegiar o transporte de passageiros, numa óptica de melhorar a mobilidade de e para a ilha da Madeira, possibilitando um modo alternativo de transporte, o qual traria também vantagens a nível do transporte de carga rodada, em termos de preço e tempo de trânsito, pretendendo-se, assim, restabelecer um tipo de ligação havido entre Junho de 2008 e Janeiro de 2012.

Neste processo foi dado especial enfoque à proteção do passageiro residente no arquipélago da Madeira e à salvaguarda da sua mobilidade.

2. SUBSÍDIO DE MOBILIDADE AO RESIDENTE

Sendo o subsídio de mobilidade um dos principais incentivos ao transporte de passageiros residentes na linha ferry, foi desde o início deste processo definido o seu enquadramento.

Para além de ser um incentivo ao passageiro, é também um incentivo ao armador, potenciando a procura pelos seus serviços. Para além deste, e como incentivo público à operação, o armador apenas poderá contar com isenções/reduções a nível de taxas portuárias, quer no Funchal/Canical, quer no porto de destino no continente português,

bem assim como incentivos em termos de promoção da linha, como se verá no ponto seguinte.

Para melhor enquadrar o modelo de subsidiação ao passageiro foi feita uma análise do histórico de dados relativos ao último ano completo de operação da Naviera Armas (2011), tanto a nível de passageiros movimentados, como de preços praticados.

Assim, em termos de procura pela linha por passageiros, tivemos, em 2011, os seguintes números:

Movimento de passageiros Madeira-Portimão-Madeira em 2011

	embarcados	desembarcados	trânsito	TOTAL
JAN	794	298	420	1512
FEB	247	315	370	932
MAR	288	275	263	826
APR	577	482	168	1227
MAY	318	475	167	960
JUN	306	419	162	887
JUL	1656	1305	208	3169
AUG	2112	2665	379	5156
SEP	1116	1133	346	2595
OCT	449	599	190	1238
NOV	231	356	157	744
DEC	194	626	98	918
TOTAL	8288	8948	2928	20164

Em 2011, esta linha registou cerca de 20 mil passageiros, sendo que apenas 3% da população residente utilizou o navio (8.500 madeirenses/ano).

Já a carga transportada para a Região não chegou aos 10%.

Neste ano, 55% do movimento de passageiros concentrou-se nos três meses de verão, sendo que, nos restantes nove meses, a procura foi altamente redutora.

Identificou-se também o espetro tarifário praticado pela Naviera Armas em 2011:

Valores por pessoa e trajeto, Portimão (1)

Viagem em cadeira = 85 €

Viagem em Camarote Individual (G-D1) = 325 € (ocupação individual)

Viagem em Camarote Duplo (G-D2-ocupação máxima 02 paxs) = 165 €

Viagem em Camarote Quadruplo (G-Q4-ocupação min 03 pax/max 04 paxs) = 170 €

Viagem em Camarote Individual (G-Q1-ocupação individual) = 460 €

Viagem em Camarote Quadruplo (G-Q2-ocupação min/max 02paxs) = 250 €

Crianças dos 0 - 03 yrs = Grátis

Crianças dos 04 - 11 yrs = Valor de 50% sobre valor do adulto;

Viagem Carros **Classe V/Y** (até 05 mts de Comprimento e 02 mts de altura para carros de

LIGEIRO DE PASSAGEIROS)

= 110 EUR por trajeto

- (1) Valores praticados pela generalidade dos agentes de viagens, entre Maio e Outubro de 2011. Incluem taxa de emissão, a qual não era cobrada nas vendas diretas da Naviera Armas, que apresentava, assim, valores ligeiramente inferiores.

A subsídição da linha marítima já se encontra, no geral, balizada pelo Decreto-Lei n.º 134/2015 de 24 de julho, que regula também os termos do subsídio de mobilidade ao transporte aéreo que se encontra em vigor desde o dia 1 de setembro de 2015.

Tendo em conta todo este histórico e procurando reunir todas as condições de incentivo para que a linha marítima volte a ser uma realidade, entendeu-se como solução mais razoável, a implementação de um subsídio de mobilidade variável e percentual, conforme segue:

Viagens sem acomodação: 50% do preço total do bilhete
 Viagens com acomodação: 40% do preço total do bilhete
 Viagens sem acomodação+viatura: 40% do preço total do bilhete
 Viagens com acomodação+viatura: 30% do preço total do bilhete

O cálculo é feito, em todos os casos, sobre o preço total do bilhete por passageiro, até um limite de 400,00 €, para viagens de ida e volta, ou 200,00 €, no caso de viagens one-way. Quando o preço total, por passageiro, exceder este limite, o remanescente será suportado pelo próprio.

Em termos de cálculo do esforço financeiro que esta opção representa podemos considerar o seguinte:

**Passageiros residentes na Madeira
 (aproximadamente 25% do total)**

	embarcados	desembarcados	%	média
TOTAL	2072	2237	100,00%	2155
s/acom.	1036	1119	50,00%	1078
s/acom.+viatura	725	783	35,00%	754
c/acom.	155	168	7,50%	162
c/acom.+viatura	155	168	7,50%	162

Cálculo do subsídio de mobilidade

	tarifa média por pax i/v	subsídio mobilidade (EUR)		
		% (limite 400 €)	total	por pax
s/acom.	170	50,00%	91630	85
s/acom.+viatura	390	40,00%	117624	156
c/acom.	330	40,00%	21384	132
c/acom.+viatura	500	30,00%	19440	120
			250078	

Assim, tendo em conta o histórico de passageiros que procurou a linha marítima em 2011, a percentagem de passageiros residentes e o tipo de produto que adquiriram, estamos a falar, em termos de subsídio de mobilidade para linha ferry, dum esforço total aos cofres públicos que ronda os 250.000 Euros anuais.

A aplicação do subsídio de mobilidade, nos termos propostos, carece de aprovação da portaria correspondente, sendo compromisso do Governo Regional, fazê-lo antes do início da operação.

3. ARMADORES POTENCIALMENTE INTERESSADOS

O grupo de trabalho iniciou funções em 15 de Outubro, tendo sido identificadas, então, 5 armadores interessados no processo de restabelecimento da linha ferry:

- 1) **Hellenic Shipping / Hellenic Seaways, Transportes Marítimos S.A. (Grécia)**
- 2) **Grandi Navi Veloci (Itália), representada em Portugal por MSC Cruzeiros;**
- 3) **Transinsular, Transportes Marítimos Insulares, S.A. (Portugal)**
- 4) **Empresa de Navegação Madeirense Lda. (Portugal)**
- 5) **FRS, Fast Reliable Seaways (Alemanha)**

Mais tarde, em finais de outubro, manifestou interesse no processo uma outra empresa, com a qual foram mantidos contactos:

- 6) **Matrix, Marine Group (Chipre)**

E, em novembro, um último armador:

- 7) **Naviera Armas (Espanha)**

4. TERMOS DA CONSULTA

A cada um dos interessados foi remetido um documento de consulta, com os seguintes termos:

Objeto e Âmbito da Consulta

1 – A presente consulta destina-se a promover o restabelecimento de uma linha regular de transporte marítimo por *ferry*, para passageiros e carga, entre o Continente e a Região Autónoma da Madeira.

2 – A operação enquadra-se no Decreto-Lei n.º 7/2006 de 4 de janeiro, que regula o transporte de passageiros e de mercadorias na cabotagem nacional em regime aberto.

Requisitos Específicos

1 – O navio a operar, do tipo ferry (transporte de carga rodada e passageiros) deverá ter uma velocidade de serviço mínima de 21 nós, comprimento máximo de 175 metros e calado máximo de 6,5 metros, com uma capacidade mínima de 400 passageiros e arqueação bruta superior a 12000 TAB de forma a proporcionar estabilidade e conforto aos passageiros.

2 – O serviço deverá operar diretamente entre a Madeira (porto do Funchal ou Caniçal) e um dos portos do continente português (Portimão, Setúbal ou Lisboa) com frequência regular, sem prejuízo deste percurso estar integrado numa rota com ligações a outros pontos.

3 – O operador compromete-se a substituir o navio por outro com características equivalentes, nos períodos de imobilização técnica do navio afeto à linha

Aspetos Operacionais

1 – A operação no porto do Funchal deverá ter em conta a exiguidade de espaço no terminal para navios ferry, obrigando a que o transporte dos trailers seja sempre acompanhado do respetivo camião. Não existe no porto do Funchal espaço para estacionamento de trailers ou contentores, nem meios de movimentação horizontal ou vertical da carga. A operação estará sujeita à disponibilidade de espaço do terminal ferry, em articulação com os outros utilizadores do porto, nomeadamente navios de cruzeiro e o ferry da ligação inter-ilhas.

Porto do Funchal: rampa fixa com largura de 32 m a fundos -6,5 m.

2 – A operação no porto do Caniçal permite a utilização de terraplano adjacente para estacionamento de trailers ou contentores.

Porto do Caniçal: rampa fixa com largura de 29,4 m a fundos -9,0 m.

No caso de operação neste porto, o Governo Regional compromete-se a criar condições para a existência de um serviço de transporte público de ligação com o Funchal, com custo razoável para o utilizador.

Incentivos

1 – Existirá um incentivo à operação, através da redução das taxas portuárias aplicáveis pela APRAM (porto do Funchal ou Caniçal), de forma progressiva, por cada ano de operação. Isto inclui TUP/Navio, TUP/Carga, taxa de pilotagem, taxa por serviços de amarração e desamarração, tarifa de tráfego de passageiros e fornecimentos.

1º Ano: isento do pagamento de todas as taxas

2º Ano: redução de 85% sobre todas as taxas

3º Ano: redução de 70% sobre todas as taxas

4º Ano e seguintes (até o 10º ano de operação): redução de 50% sobre todas as taxas

2 – Existirá um subsídio de mobilidade, aplicável aos passageiros residentes na Região Autónoma da Madeira.

Subsídio de valor variável e percentual, conforme segue:

Viagens sem acomodação: 50% do preço total do bilhete

Viagens com acomodação: 40% do preço total do bilhete

Viagens sem acomodação+viatura: 40% do preço total do bilhete

Viagens com acomodação+viatura: 30% do preço total do bilhete

O cálculo é feito, em todos os casos, sobre o preço total do bilhete por passageiro, até um limite de 400,00 € para viagens de ida e volta ou 200,00 € no caso de viagens one-way. Quando o preço total, por passageiro, exceder este limite, o remanescente será suportado pelo mesmo.

Em todos os casos o passageiro pagará o valor da viagem ao operador ou seu agente autorizado, requerendo o pagamento do subsídio de mobilidade na entidade pública competente, após conclusão da viagem.

Os termos de aplicação do subsídio serão definidos em portaria a publicar para o efeito antes do início da operação.

3 – Não existirá qualquer subsídio direto ao operador, nem para o transporte de carga, nem para o transporte de passageiros.

4 – Para efeitos de divulgação da operação, em Portugal Continental, e visando a geração de procura pelo destino Madeira, será disponibilizado um apoio de 80.000 € (oitenta mil euros) ao operador, que deverá ser investido em ações de comunicação que promovam a Região Autónoma da Madeira como destino turístico, em meios e conceitos previamente aprovadas por esta Secretaria.

5 – Existe um incentivo destinado às empresas da Madeira que financia em 100% o custo de transporte de mercadorias produzidas na Região Autónoma da Madeira, bem como das matérias-primas ali reprocessadas, enquadrado no programa “Funcionamento 2020 - Sistema de apoio à compensação dos custos adicionais das empresas da Região Autónoma da Madeira”.

6 – Os incentivos indicados nos pontos 1 e 4 apenas se aplicam aos operadores que cumpram com os requisitos específicos indicados.

Outras Considerações

1 – O tarifário aplicado aos passageiros no sentido Madeira-continente deverá ser o mesmo que se aplica em sentido inverso.

2 – Deverá ser apresentada, até 30 de novembro, proposta técnica, contendo os seguintes elementos:

- Características do navio afeto à linha, incluindo: comprimento, calado, arqueação bruta, velocidade de serviço, capacidade de passageiros e carga e suas tipologias;
- Rota, frequência e horário das viagens;
- Tarifário (ainda que em versão preliminar).

Este documento expressa o compromisso do Governo Regional em criar todas as condições para tornar possível o restabelecimento da linha ferry entre a Madeira e o continente, com um forte incentivo a nível de isenção/redução de taxas portuárias e assumindo um importante investimento na promoção da linha ferry.

5. CONTACTOS COM OS ARMADORES INTERESSADOS

5.1 Hellenic Shipping, Transportes Marítimos S.A. (Grécia)

Não obstante a insistência do grupo de trabalho, não foi possível encontrar disponibilidade desta empresa no sentido do agendamento de uma reunião. Em e-mail recebido no dia 9 de dezembro esta empresa transmitiu não poder contribuir para a solução proposta pelo Governo Regional, não tendo sido apresentada qualquer proposta.

5.2 Grandi Navi Veloci (Itália), representada em Portugal por MSC Cruzeiros;

Não obstante a insistência do grupo de trabalho, bem como do representante em Portugal, não foi possível encontrar disponibilidade desta empresa no sentido do agendamento de uma reunião, não tendo sido apresentada qualquer proposta.

5.3 Transinsular, Transportes Marítimos Insulares, S.A. (Portugal)

Realizou-se uma única reunião com o grupo de trabalho, em Lisboa, na sede da Transinsular, no dia 17 de novembro, tendo participado, por parte deste armador, os administradores Caetano Costa Macedo e Miguel Gomes.

Pontos-chave da reunião:

Invocaram a pouca atratividade do negócio, mais ainda num regime livre, em que não há há garantia de exclusividade da operação;

O grupo de trabalho esclareceu tratar-se de uma operação em regime aberto, por força legal.

Ressalvaram não ser possível competir com o transporte aéreo em termos de frequência e preço;

O grupo de trabalho explicou que se tratam de procuras diferentes, existindo um mercado específico para a linha ferry, como o provou a operação havida entre 2008 e 2012, identificando potenciais passageiros, como estudantes, professores deslocados e pessoas em férias que pretendem transportar viatura.

Identificaram a necessidade de frequência semanal de viagens e de um período mínimo de 2 anos de operação, conforme DL nº 7/2006;

Efetivamente é o que está estipulado em termos legais. Qualquer alteração carece de aprovação por parte da AMT – Autoridade de Mobilidade e Transportes, que é quem autoriza os termos da operação.

Questionaram se eventuais custos com rebocadores estariam também incluídos no pacote de incentivos;

O grupo de trabalho deu indicação de que essa parcela das taxas portuárias poderá ser incluída no pacote de incentivos em termos de isenção/redução por um período de 10 anos.

Questionaram se terão de pagar estiva no porto do Funchal e se no porto do Caniçal ficarão sujeitos a pagar taxas de estiva ao operador portuário (OPM);

O grupo de trabalho respondeu que no porto do Funchal tal não se coloca, sendo que no Caniçal teremos de encontrar forma de não aplicabilidade dessas taxas.

Questionaram se o programa “Funcionamento 2020” se aplica também ao transporte de banana, toros de eucalipto, peixe e vinho;

O grupo de trabalho ficou de averiguar estas situações em concreto.

Alegaram questões de “distorção de concorrência” em termos da isenção/redução das taxas TUP/Carga para esta operação, remetendo o assunto para a Autoridade da Concorrência;

O grupo de trabalho explicou que o pacote de incentivos apenas se destina a quem cumprir os requisitos específicos nos termos desta consulta.

Referiram a necessidade de salvaguardar condições de segurança ao desembarque de passageiros no porto do Caniçal;

O grupo de trabalho informou que tal será salvaguardado.

Questionaram se haverá incentivos ao transporte terrestre de passageiros entre Lisboa e Setúbal (local que lhes parece mais favorável para montar a operação);

O grupo de trabalho informou que será uma questão a trabalhar com eventuais parceiros no caso da ligação ter como destino o porto de Setúbal.

Referiram a possibilidade de fazer fretamentos de navios mais antigos e com menos comodidades;

Fez-se sentir que, tendo em conta a experiência havida com a Naviera Armas, poderia haver uma retração de procura com a utilização de um navio de standards inferiores;

Alegaram dificuldades na substituição do navio afeto à linha por outro com características idênticas, nos períodos de imobilização técnica;

Informou-se que tal visa garantir a continuidade do serviço perante os clientes, em particular no transporte de carga, sendo que a Naviera Armas sempre o assegurou entre Junho de 2008 e Janeiro de 2012.

Manifestaram intenção de apresentar proposta técnica, ainda que de forma preliminar, até o dia 30 de novembro.

No dia 22 de dezembro, foi recebida uma comunicação deste armador, invocando um conjunto de razões para justificar a não apresentação de proposta nos termos da consulta, indo de encontro às preocupações manifestadas em sede de reunião. A Transinsular alega que em termos de mercado de passageiros uma linha marítima não conseguirá competir com o transporte aéreo e vem reclamar que o pacote de incentivos criado para esta operação seja então aplicado aos navios porta-contentores que já prestam serviço na linha, no mesmo sentido do referido no ofício da AAMC.

5.4 Empresa de Navegação Madeirense Lda. (Portugal)

Realizou-se uma única reunião com o grupo de trabalho, no Funchal, na sede da APRAM, no dia 12 de novembro, tendo participado, por parte deste armador, os administradores Luís Miguel Sousa e Duarte Rodrigues.

Pontos-chave da reunião:

Contestaram alguns dos aspetos operacionais referidos nos termos da consulta, alegando que, sendo o mercado de livre acesso (conforme Decreto-Lei n.º 7/2006 de 4 de janeiro), não poderemos recusar nenhum tipo de navio, desde que o mesmo seja compatível com as condições operacionais do porto onde irá operar e sujeito a aprovação por parte do IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes;

O grupo de trabalho respondeu que efetivamente o mercado está aberto, mas o pacote de incentivos apenas se deverá aplicar a uma linha ferry de carga e passageiros que cumpra as condições fixadas nos termos da consulta em “requisitos específicos”.

Questionaram se haverá limites ao número de trailers a transportar no navio ferry, caso a operação ocorra no porto do Funchal, a exemplo do que se verificou na operação da Naviera Armas;

O grupo de trabalho, reconhecendo a exiguidade do terminal ferry no porto do Funchal, deu indicação de não estar previsto qualquer limite, havendo que contar com a colaboração das autoridades policiais no sentido de regular o trânsito.



Alegaram que, se for autorizada uma operação ferry no porto do Funchal, os armadores que operam no porto do Caniçal terão toda a legitimidade de operar também no porto do Funchal, para que não haja distorção de concorrência. Sendo obrigatória a utilização de navios ferry, poderão utilizar navios com uma capacidade de passageiros muito reduzida e grande capacidade de carga ou mesmo navios convencionais com gruas próprias e uma pequena capacidade para transportar passageiros;

O grupo de trabalho respondeu que o pacote de incentivos apenas se aplicará aos armadores que cumpram os requisitos específicos previstos nos termos da consulta.

Afirmaram que a isenção/redução da TUP/Carga prevista para este novo serviço terá de ser aplicada aos restantes operadores, sob pena de distorção de concorrência, quer a operação decorra no porto do Funchal ou Caniçal. Colocaram a hipótese de contestar judicialmente caso se opte por esta via;

O grupo de trabalho mantém o que está previsto nos termos da consulta.

Referiram que a isenção de 50% no valor das taxas a partir do 4º ano deve estar limitada no tempo (por exemplo, até o 10º ano de operação);

O grupo de trabalho concordou e adoptou a sugestão no documento de consulta.

Alegaram já transportar passageiros para o continente nos navios porta-contentores, requerendo as mesmas condições de aplicação do subsídio de mobilidade ao passageiro residente;

O grupo de trabalho entende que, desde que o serviço de transporte esteja devidamente autorizado pelo IMT, com tarifário público claramente definido e emissão de documentos nos termos que vierem a ser definidos em portaria, nada há a obstar a este princípio, que poderá até incluir pacotes com viatura.

Sugeriram uma majoração do subsídio de mobilidade para os estudantes;

O grupo de trabalho ficou de considerar esta possibilidade.

A Empresa de Navegação Madeirense (ENM) defendeu ainda que o Governo Regional deveria publicar a regulamentação e quadro de incentivos (incluindo regime de isenção/redução de taxas e portaria que regula o subsídio de mobilidade) assim que possível, mesmo não havendo no imediato interessados (poderão surgir mais tarde) de modo a clarificar o processo.

Manifestaram ainda intenção de apresentar uma proposta, mas sem se comprometerem com a data de 30 de novembro. Deram ainda indicação de que os preços a praticar para os passageiros deverão ser muito superiores aos que foram praticados pela Naviera Armas, devendo ficar nivelados com os do transporte aéreo e eventualmente com preços dinâmicos.

Algumas das questões discutidas na reunião de 12 de novembro, foram referidas num e-mail enviado pela ENM ao grupo de trabalho, no dia 16 de novembro, o qual foi respondido no dia 26 de novembro, conforme anexos.

Não obstante o contacto havido, não foi recepcionada qualquer proposta por parte da ENM.

5.5 FRS, Fast Reliable Seaways (Alemanha)

No dia 14 de novembro o grupo de trabalho recebeu uma proposta técnica preliminar por parte da FRS (em anexo) que não cumpria os requisitos específicos requeridos na presente consulta, nomeadamente em termos de velocidade e capacidade de passageiros do navio proposto.

Realizou-se uma única reunião com o grupo de trabalho, em Lisboa, no hotel VIP Grand Lisboa, no dia 9 de dezembro, tendo participado, por parte deste armador os representantes Lazaros Charambolous e José António Dias dos Santos.

Pontos-chave da reunião:

Concluíram ser o porto do Caniçal a única opção viável, por estar livre de constrangimentos operacionais. Referiram que a obrigação de trazer o camião junto do trailer com o respectivo condutor a bordo é algo que inviabilizaria desde logo a operação, daí o Funchal não ser opção. Referiram que a utilização de portos mais afastados dos centros urbanos para tráfego ferry é prática comum em diversos países europeus, como é o caso do Chipre;

Referiram que o volume de passageiros não sustenta a linha, havendo forte sazonalidade, com boas ocupações apenas durante 3 a 4 meses por ano. Adiantam ainda que um navio ferry tem custos de operação muito superiores aos navios porta-contentores e que, nem mesmo conquistando carga aos operadores já instalados e considerando os incentivos previstos, a operação lhes parece viável;

Identificaram custos elevados de hotel staff num navio ferry para 400 passageiros, tendo referido que se a capacidade for de 399 passageiros (ou menos) podemos entrar num nível de requisitos operacionais mais facilitado e mais barato, por se enquadrar noutra classificação técnica;

Equacionaram uma operação com ligação a Tanger, por exemplo: Funchal-Portimão-Tanger-Portimão-Funchal (duas vezes por semana) a qual poderá ser estendida a Canárias uma vez por semana;

Sugeriram ao Governo Regional reequacionar os moldes em que pretende a operação, indicando que estariam interessados caso a opção recaia numa parceira público-privada ou numa possível concessão com compensação financeira ao operador, a exemplo do que ocorre em serviços ferry com ilhas mais pequenas (portanto, sem volume de tráfego) em diversos pontos da Europa.

O grupo de trabalho referiu que este enquadramento pressupõe que o Governo da República assuma a linha como sendo de interesse público, implicando uma alteração do quadro legal aplicável.

Não obstante o contacto havido, não foi recepcionada qualquer proposta, nos termos da consulta, por parte da FRS.

5.6 Matrix, Marine Group (Chipre)

No dia 16 de novembro este armador fez chegar ao grupo de trabalho um documento com uma estimativa dos custos da operação ferry. Identificaram elevados custos a nível de tripulação, combustíveis e manutenção pelo que, tendo em conta o risco da operação, que terá de competir com os serviços de carga existentes e com o transporte aéreo, a nível dos passageiros, a mesma não será viável sem subsidiação pública, a exemplo que se verifica noutras ilhas periféricas, como na Escócia.

Antecipam muitas dificuldades em estabelecer um serviço desta natureza, essencialmente, pela reduzida dimensão do mercado e sazonalidade associada, não permitir um nível de receita que permita cobrir os custos anuais da operação.

Neste sentido, não foi recebida qualquer proposta por parte deste armador.

5.7 Naviera Armas (Espanha)

Realizou-se uma única reunião entre o Senhor Secretário Regional da Economia, Turismo e Cultura e este armador, em Las Palmas, no dia 18 de novembro. Tendo sido o único armador que já operou uma linha ferry entre a Madeira e o continente, entre Junho de 2008 e Janeiro de 2012, ressaltou as dificuldades havidas no passado, tendo sido explicado o novo quadro que orienta agora o relançamento da linha. Os incentivos, muito mais expressivos do que no passado, receberam bom acolhimento, tendo ficado por analisar questões operacionais e de disponibilidade de frota.

Tendo em conta que todos os navios da Naviera Armas se encontram ocupados aos fins-de-semana, uma possível operação teria de iniciar-se em Las Palmas ao final do dia domingo, chegando ao Funchal na 2ª feira de manhã e a Portimão na 3ª feira ao meio-dia. Com regresso nesse mesmo dia, o regresso a Las Palmas ocorreria então na 5ª feira de manhã. Seria, portanto, uma operação com a mesma rota já operada no passado.

Até à presente data, não foi recebida qualquer proposta por parte deste armador.

6. CONTACTOS COM AS ADMINISTRAÇÕES PORTUÁRIAS

6.1 Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra (APSS)

No dia 19 de outubro, a APSS enviou uma estimativa de encargos portuários tendo em conta uma simulação de escala de um navio tipo. Remetem quaisquer descontos a ser concertados com a AMT – Autoridade de Mobilidade e Transportes.

6.2 Administração dos Portos de Sines e do Algarve (APS)

No dia 25 de Novembro, tiveram lugar duas reuniões, no Funchal, nas instalações da APRAM e da Secretaria Regional da Economia, Turismo e Cultura, em que participou o administrador da APS, José Pedro Soares.

Pontos-chave da reunião:

A APS procurou entender melhor o modelo de exploração que se pretende implementar com a presente consulta;

Questionou se haverá um contrato com o(s) operador(es) que cumpram os requisitos específicos enumerados nos termos da consulta;

O grupo de trabalho confirmou ser essa a intenção.

Identificou um potencial de procura para uma ligação Portimão-Marrocos, que poderia complementar a ligação à Madeira, bem como a possibilidade de alavancar a procura por parte dos passageiros através do recurso aos operadores turísticos;

Questionou a obrigatoriedade do armador se manter na linha por 10 anos, tendo em conta os incentivos a nível de isenção/redução de taxas, mais expressivos nos primeiros anos da operação, os quais poderão ter de ser devolvidos no caso da operação ser interrompida antes dos 10 anos por iniciativa do armador;

O grupo de trabalho entendeu a pertinência da questão, remetendo a sua clarificação para o contrato a celebrar com o(s) operador(es).

Questionou se o pacote de incentivos se aplica por ano civil ou por um período de 12 meses corridos, a contar desde o início da operação;

O grupo de trabalho entende que se deve observar o critério dos 12 meses corridos.

Identificou a concorrência do transporte aéreo, ao nível dos passageiros, tendo em conta as baixas tarifas praticadas;

Foi explicado existir uma procura específica pela linha ferry, conforme verificado no passado.

Questionou o custo portuário com a possível utilização de rebocadores;

Foi explicado poder-se incluir estes custos nos incentivos a conceder ao operador.

Afastou a hipótese de operação no porto de Sines, porquanto o porto de Portimão ter já todas as infra-estruturas necessárias à recepção de passageiros;

Questionou eventuais problemas em termos concorrenciais com os operadores de carga já instalados, remetendo decisões para a Autoridade da Concorrência e AMT.



O grupo de trabalho insistiu na necessidade da APS apresentar uma tabela de incentivos a nível de taxas portuárias, se possível alinhado pelo mesmo esquema proposto pela APRAM.

Esse plano de incentivos foi remetido ao grupo de trabalho no dia 15 de dezembro e consiste no seguinte:

APS poderá atribuir um incentivo à operação, através da redução extraordinária das suas tarifas portuárias, incluindo a Tup/navio, Tarifa de Pilotagem, Tarifa de Amarração e a Tarifa de Tráfego de Passageiros, de forma progressiva, por cada ano de operação:

1º ano: redução de 87,5% sobre as taxas indicadas;

2º ano: redução de 75% sobre as taxas indicadas;

3º ano: redução de 50% sobre as taxas indicadas;

4º ano e seguintes (até ao 10º ano de operação): redução de 18% sobre as taxas indicadas.

Nota: as escalas ao Domingo têm um custo adicional de 300,00 €.

Tratam-se de condições menos atrativas face àquelas estabelecidas pela APRAM.

7. OUTRAS CONSIDERAÇÕES

8.1 Não foram efetuadas diligências junto do porto de Lisboa, tendo em conta que não possui rampa que permita uma operação com navios ferry, para além dos armadores não terem demonstrado interesse nessa opção ou noutros portos mais a norte.

8.2 No dia 2 de dezembro a Associação de Armadores da Marinha de Comércio (AAMC) remeteu um documento à SRETC (em anexo), no qual vêm exigir que o sistema de incentivos previstos para a linha ferry, em termos de isenção/redução de taxas portuárias seja extensível aos armadores que operam atualmente serviços regulares de carga em navios porta-contentores, alegando que, doutro modo, estarão a ser violadas regras de concorrência. Entre os associados da AAMC estão dois dos armadores que mostraram interesse no processo da linha ferry, concretamente a Transinsular e a Empresa de Navegação Madeirense.

8. CONCLUSÕES

Não obstante terem sido criadas todas as condições e incentivos por parte do Governo Regional, em termos muito mais expressivos do que aqueles que vigoraram durante a operação da Naviera Armas, entre Junho de 2008 e Janeiro de 2012, verifica-se não serem suficientes para atrair os armadores a restabelecer uma linha ferry para a Madeira.

Ainda que de entre os armadores que foram abordados, 7 tenham mostrado interesse no processo, nenhum considerou a operação economicamente viável nos termos do processo de consulta ao ponto de apresentar uma proposta em conformidade, até ao dia de hoje.

De sublinhar que mesmo que tivesse havido algum armador em condições de cumprir com o proposto, a operação teria de ser sempre autorizada pelo IMT – Instituto de Mobilidade e Transportes, nos termos do Decreto-Lei nº 7/2006 de 4 de janeiro.

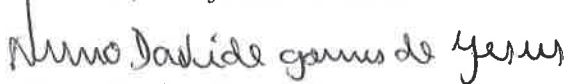
Tratando-se de um mercado livre, muitos armadores referiram o risco acrescido que daí advém no sentido de poderem ter de dividir um mercado já de si reduzido e sazonal com mais operadores que eventualmente pudessem estar interessados em operar a linha, ainda que em condições diferentes das previstas na consulta.

Concluindo-se pela inviabilidade do modelo proposto, urge pensar noutras soluções para o restabelecimento da linha ferry para a Madeira.

A alternativa passa por reclamar junto do Governo da República o interesse público da linha ferry para a Madeira, alterando o quadro legal em conformidade com esse entendimento e partindo então para um concurso público internacional, em que todas as regras ficariam definidas num caderno de encargos que teria de prever compensações financeiras pagas diretamente ao armador, suportadas pela República, de modo a assegurar a viabilidade económica da ligação.

Este processo resultaria então na concessão a linha ferry por um determinado período de tempo, num regime de exploração que poderá prever algum grau de partilha de risco entre concedente e concessionário. Deste modo, cremos estar assegurado o interesse por parte dos armadores, eliminando também possíveis leituras de distorção de concorrência e todos os litígios que daí poderiam advir.

Funchal, 6 de janeiro de 2016


Nuno Davide Gomes de Jesus


Alexandra Cristina Ferreira Mendonça