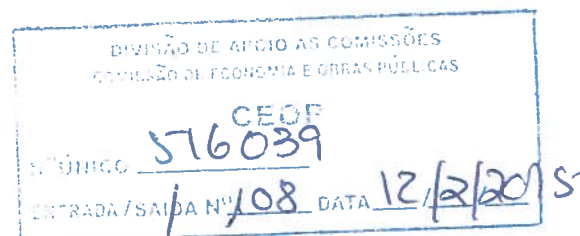


Carta registada

Exmo. Senhor
Presidente da Comissão de Economia e Obras Públicas
Dr. Pedro Pinto
Divisão de Apoio às Comissões
Palácio de São Bento
1249-068 Lisboa

Funchal, 9 de fevereiro de 2015



Assunto: Solicitação de informações sobre o objeto da Petição n.º 450/XII/4.ª

Exmo. Senhor Presidente,

Relativamente à questão que nos é colocada no vosso ofício com a refª 16/CEOP de 29 de Janeiro, gostaríamos de referir em primeiro lugar que o acesso à cabotagem insular é livre para armadores nacionais e comunitários, conforme prevê o Decreto-Lei nº7/2006 de 4 de Janeiro. Recorde-se inclusivamente que este Decreto-Lei resulta da aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados Membros prevista Regulamento (CEE) nº 3577/92 do Conselho de 7 de Dezembro.

Tendo em consideração este princípio do livre acesso, não nos compete, nem sequer ao Estado definir o tipo de transporte que deve ser utilizado, quer ele seja navio do tipo Lift-On/Lift-Off, Roll-On/Roll-Off, cargueiro, ferry ou qualquer outro tipo de solução. Tão pouco é possível ao Estado restringir a concorrência e o livre acesso, através de uma definição de qual o tipo de navio que deve operar no mercado. O próprio Decreto-Lei nº 7/2006 refere inclusivamente no seu preâmbulo que as condições que salvaguardam as Obrigações de Serviço Público inerentes ao abastecimento das Regiões Autónomas, nomeadamente o seu carácter regular estável e fiável, têm de ser "não discriminatórias", isto é, sem nunca porem em causa o livre acesso ao mercado exigido pela legislação comunitária.

Aos operadores compete avaliarem a dimensão do mercado e as suas características, por forma a adequarem a oferta em função da procura existente e assim poderem garantir a rentabilidade ea sustentabilidade das suas operações.

Esta discriminação a que nos referimos anteriormente e consequente distorção da concorrência também não pode existir entre o transporte aéreo e o transporte marítimo. Com efeito, assistiu-se durante muito tempo a uma discriminação negativa do transporte marítimo entre o continente e a Região Autónoma da Madeira, quando comparado com o transporte aéreo no que diz respeito ao subsidio à mobilidade prevista no Decreto-Lei nº 66/2008, uma vez que os passageiros que viajavam de avião beneficiavam desse subsidio, enquanto que os que viajavam de navio não beneficiavam. Esta inaceitável

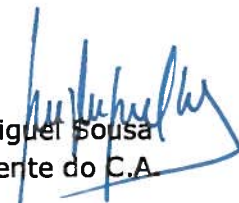


discriminação foi anulada com a publicação da Lei nº 21/2011 acabando-se assim com uma distorção à concorrência imposta indevidamente pelo Estado.

A este propósito ainda subsiste este tipo de discriminação e distorção à concorrência nas ligações entre as ilhas da Madeira e do Porto Santo, uma vez que o transporte aéreo beneficia de subsídio, contrariamente ao que se passa no transporte marítimo em que não existem quaisquer subsídios. Entendemos ser da mais elementar justiça e reposição das condições de concorrência entre meios de transporte, que o princípio do subsídio à mobilidade se aplique a ambos os meios de transporte, à semelhança do que se passa nas ligações aéreas e marítimas entre o continente português e a Região Autónoma da Madeira.

Por último gostaríamos de salientar que a forma de atenuar os custos decorrentes da ultraperiferia que caracteriza as nossas Regiões Autónomas, é estendendo o subsídio à mobilidade dos passageiros também para as mercadorias, por forma a que todas as mercadorias que são transportadas entre o continente e as regiões autónomas beneficiem desse subsídio, independentemente do operador (actual ou futuro) que as transporta. Igual princípio dever-se-ia aplicar também às mercadorias transportadas entre as ilhas da Madeira e Porto Santo, sendo que a situação do Porto Santo é ainda mais grave dadas as enormes dificuldades porque actualmente passa, certamente como consequência de padecer da denominada "dupla insularidade".

Com os nossos cumprimentos,



Luís Miguel Sousa
Presidente do C.A.