

Projecto de Resolução n.º 73/XVI/1.ª

Recomenda ao Governo que priorize o lançamento de concurso internacional para a concessão de serviços marítimos regulares de passageiros e carga rodada entre a Região Autónoma da Madeira e a República

Exposição de Motivos

A Constituição da República Portuguesa atribui ao Estado a responsabilidade de garantir a coesão e a continuidade territorial entre todas as regiões do país. Este dever é reforçado pelos tratados da União Europeia que Portugal está obrigado a cumprir por via da sua integração no Projeto Europeu, entre os quais o Tratado de Lisboa, o qual, assinado em 2008, confirma a coesão económica, social e territorial como um dos eixos da política europeia e, por consequência, um dos objetivos fundamentais da governação nos estados-membros.

No caso específico da Região Autónoma da Madeira, e dada a sua dupla condição de insularidade e ultraperiferia, a concretização do princípio da coesão social, económica e territorial determina, entre outros aspetos, a existência de ligações aéreas e marítimas entre o território insular e a parcela continental da República, as quais devem ser providenciadas em condições dignas, preços acessíveis e de forma regular.

Quando assim acontece, as ditas ligações assumem um estatuto especial de serviço público, pois constituem um fator determinante para o desenvolvimento integral, sustentado, equilibrado e competitivo da sociedade e da economia de um povo que, estando histórica, linguística e culturalmente integrado na nação portuguesa, enfrenta, todavia, desafios que são específicos, em especial nas áreas das acessibilidades, transportes e comunicação.

Dito isto, os últimos anos têm testemunhado um agravamento significativo das condições em que são realizadas as ligações aéreas e marítimas entre a Região Autónoma da Madeira e a parcela continental da República portuguesa. Se, por um lado, o custo das passagens aéreas

entre a Madeira e as principais cidades portuguesas tem atingido valores injustificadamente altos, já no que toca às ligações marítimas de passageiros e carga rodada, as mesmas são, neste momento, e para todos os efeitos práticos, inexistentes.

Excepcionalmente, entre 2008 e 2012, um ferry da empresa espanhola Naviera Armas assegurou uma ligação semanal, durante todo o ano, entre o Funchal e Ponta da Madeira. Com a capacidade para transportar mil passageiros, trezentas viaturas e trinta e cinco atrelados de quarenta e cinco pés, e dada a velocidade com que ligava a Madeira e o continente (em pouco menos de vinte e quatro horas, isto é, muito abaixo dos cerca de quatro dias exigidos pelos transitários tradicionais), a dita operação dinamizou o fluxo de pessoas entre a Região e o continente e também potenciou, de forma muito significativa, as importações e exportações do arquipélago.

Todavia, a 30 de Janeiro de 2012, logo após confirmar que, no ano anterior, tinha transportado mais de vinte e dois mil passageiros, cerca de nove mil veículos ligeiros e quatro mil e quinhentos veículos pesados, o navio da Naviera Armas realizou a sua última viagem entre o Funchal e Ponta da Madeira, interrompendo, abruptamente, uma linha que se estava a afirmar como fundamental para a sociedade e para a economia da Região Autónoma da Madeira, assim como para a viabilização do próprio porto de Ponta da Madeira, que se vinha a afirmar, na altura, como um porto de cruzeiros.

Desde essa data, a questão da ligação marítima entre a Madeira e o continente tem estado no centro do debate político regional, e, com a saída de Alberto João Jardim da governação madeirense, em 2015, ganhou novo fôlego. Prova disso é o fato de que a reposição de uma linha marítima de passageiros e carga rodada foi uma das promessas eleitorais de Miguel Albuquerque, que sucedeu a Jardim na presidência do governo regional, assim como uma proposta do programa eleitoral e de governo da grande maioria dos partidos, os quais estavam, e estão, perfeitamente cientes da importância da mesma para a sociedade e economia da Região Autónoma da Madeira.

Todavia, a gestão que a liderança regional tem feito deste assunto e os esforços que tem desenvolvido para recuperar a linha marítima não têm sido, de todo, os mais eficientes e transparentes. Por exemplo, em 2016, o executivo de Miguel Albuquerque abriu um concurso para a concessão da linha, mas o mesmo não atraiu quaisquer propostas. Depois de tentar, sem sucesso, que o Estado assumisse os custos da operação, e movido pelo incentivo positivo de alguns armadores, o governo regional avançou para um segundo procedimento internacional, mas o mesmo voltou a ficar vazio.

Tais situações forçaram o governo regional a rever o caderno de encargos do concurso, reduzindo as taxas portuárias no Funchal para o mínimo e o número de viagens para apenas doze paradas do Funchal, ao invés de viagens semanais durante todo o ano, como era o objetivo inicial.

Nesse novo contexto, a Empresa de Navegação Madeirense (ENM), do universo do Grupo Sousa, que, além de ser propriedade de empresários madeirenses, tem grandes interesses nos portos regionais, concorreu, e, nos verões de 2018 e 2019, explorou a ligação marítima entre a Madeira e o continente, alugando, para esse efeito, à empresa Naviera Armas, o navio *Volcán de Tenerife*, precisamente o mesmo que tinha estado em linha até 2012.

Logo em 2018, o regresso do ferry à Região Autónoma apresentou números animadores para o governo madeirense, que definiu a operação como muito positiva. Aliás, nas vinte e quatro viagens realizadas naquele período entre o Funchal e Ponta da Moura, a linha transportou dez mil quatrocentos e vinte e quatro passageiros (10.424) e dois mil e trezentos automóveis (2.300). Mesmo assim, logo no ano a seguir, a mesma voltou a ser suspensa, com o governo regional a reivindicar, uma vez mais, que não tinha a capacidade financeira para suportar, sozinho, os custos da operação, nem, tão pouco, alargá-la para todo o ano, sem o apoio do governo da República e do orçamento de Estado.

Dito isto, é importante frisar que, ao contrário do que certos agentes políticos têm observado, a existência de uma linha marítima de passageiros e carga rodada entre a Madeira e a República não se prende, necessariamente, com questões de viabilidade financeira. Pelo contrário, a mesma depende, só e apenas, de três aspetos, nenhum dos quais tem sido adequadamente gerido:

1. É necessário assumir que a realização de um concurso internacional para a concessão da linha e a sua subsidiação como linha de interesse público é uma responsabilidade do Estado português, à luz das responsabilidades constitucionais e europeias que lhe assistem em matéria de coesão e continuidade territorial.

Em tempos, o governo da República, através da ministra do Mar, Ana Paula Vitorino, negou tais obrigações, mas, depois, fez uma inflexão no discurso, reconhecendo a linha marítima de passageiros e carga rodada como um caminho para garantir o Princípio da Continuidade Territorial. A mesma posição foi assumida por António Costa, que não só reconheceu a linha marítima como uma obrigação do Estado, como também admitiu a hipótese da mesma vir a ser financiada pela República, sugerindo uma reunião entre os governos regional e da República para que fosse definido um caderno de encargos para um concurso internacional de concessão.

2. É necessário lembrar que a União Europeia já esclareceu que não colocará quaisquer entraves legais ou burocráticos à subsidiação de uma linha marítima de passageiros e carga rodada entre a Região e a República, a materialização da qual está perfeitamente alinhada com os objetivos europeus em matéria de coesão e continuidade territorial. Aliás, essa posição foi transmitida ao próprio governo regional da Madeira em 2016/2017, aquando da abertura do procedimento concursal para a concessão da linha.

3. É importante reconhecer que, independentemente do que é referido nos dois pontos anteriores, a postura do governo regional face ao armador que explorou a linha marítima entre 2008 e 2012 e face aos procedimentos concursais que foram desencadeados em 2016/2017 não foi totalmente clara. Isso mesmo foi admitido por Sérgio Marques, secretário regional do primeiro executivo de Miguel Albuquerque, que, em março de 2023, numa audição parlamentar realizada na Assembleia Legislativa da Madeira, observou, O ferry funcionou lindamente e nós, Região, não criámos condições para que ele se mantivesse. Foi uma grande perda para a Região () Houve um sem número de peripécias para inviabilizar essa operação () Não fizemos tudo o que necessitávamos para segurar essa linha, que era de grande importância para a Região .

Na mesma audição parlamentar, Sérgio Marques admitiu que o Grupo Sousa, que gere os portos da Região, assumiu um poder excessivo e questionou por que houve tanta reação de certos interesses regionais contra a Naviera Armas, como, por exemplo, providências cautelares, a colocação do navio ao largo, contentores acompanhados por tratores em toda a viagem, enfim, uma séria de situações que fizeram a empresa Naviera Armas abandonar a operação .

De recordar que Sérgio Marques foi demitido do cargo de secretário regional em 2017, apenas dois anos após ter sido convidado a integrar a equipa governamental de Miguel Albuquerque. Dois anos mais tarde, em 2019, foi eleito deputado à Assembleia da República, mas renunciou ao mandato em janeiro de 2023, logo após acusar o presidente do governo regional da Madeira de favorecer certos grupos empresariais no exercício das suas funções.

Assim ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, os deputados do Grupo Parlamentar do CHEGA recomendam ao Governo que:

1. Reconheça a linha marítima de transporte de passageiros e carga rodada como uma operação de interesse público, que é necessária para o cumprimento das obrigações que sobre si recaem por via da Constituição e dos tratados europeus que está obrigado a respeitar.
2. Promova, com a maior premência, a abertura e respetiva conclusão de um novo concurso internacional que garanta, por um período nunca inferior a cinco anos, a concessão de serviços marítimos semanais para o transporte de passageiros e carga rodada entre a Região Autónoma da Madeira e a República, designadamente o porto de Lisboa ou o porto de Portô-mão.
3. Assuma a subsidiação da linha marítima de transporte de passageiros e carga rodada entre a Região e a República, suportando-a com verbas inscritas anualmente no Orçamento de Estado.

Palácio de São Bento, 6 de Maio de 2024

Os Deputados do Grupo Parlamentar do CHEGA,

Pedro Pinto Filipe Melo Carlos Barbosa Eduardo Teixeira Marta Silva Francisco
Gomes