



Comissão de Economia e Obras Públicas

Relatório Final
Petição n.º 450/XII/4.^a

Peticionário:
Paulo Jorge Farinha
N.º de assinaturas: 4582

“Transporte marítimo por “ferryboat” entre a Ilha da Madeira e o Continente”



Comissão de Economia e Obras Públicas

I- Nota Prévia

A presente petição, promovida por 4.582 peticionários, deu entrada na Assembleia da República no dia 3 de dezembro de 2014, tendo baixado à Comissão de Economia e Obras Públicas na sequência de despacho da Senhora Presidente da Assembleia da República.

Na reunião ordinária da Comissão, e após apreciação da respetiva nota de admissibilidade, a petição foi definitivamente admitida a 10 de dezembro de 2014 e nomeado o Deputado Relator.

A audição dos peticionários, obrigatória nos termos do n.º 1 do artigo 21.º da Lei de Exercício do Direito de Petição (LDP), realizou-se no dia 27 de fevereiro de 2015, tendo sido especificados pelos peticionários os motivos da apresentação da presente petição.

Paralelamente, relativamente ao conteúdo da petição, foram executadas diversas diligências com vista à pronúncia por parte dos Membros do Governo responsáveis pelo Setor, órgãos do Governo da Região Autónoma da Madeira, à Associação Comercial e Industrial do Funchal, a Associação Comercial e Industrial do Porto Santo e aos operadores Atlânticoline, Grupo Baleària, Naviera Armas, Acciona Transmediterranea, Porto Santo Line e Tansmaçor.

II – Objeto da Petição

Os peticionários solicitam que a Assembleia da República discuta a intervenção do Estado para o estabelecimento de um serviço público de transporte marítimo regular de passageiros por “ferryboat” entre a Ilha da Madeira e o Continente.



Comissão de Economia e Obras Públicas

No texto da petição, sublinham os princípios da solidariedade e da continuidade territorial consagrados nos artigos 124.º e 127.º do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma da Madeira, no que respeita aos custos das desigualdades derivadas da insularidade a suportar pelo Estado e às medidas tendentes a baixar o custo efetivo do transporte marítimo e aéreo de passageiros e de mercadorias entre as Ilhas do Arquipélago e o Continente.

Argumentam os peticionários que a Região Autónoma da Madeira é um território ultraperiférico, cujo isolamento e afastamento do Continente constitui um constrangimento ao desenvolvimento e ao bem-estar das populações; que é uma Região com elevada dependência do exterior e sobrecustos decorrentes do afastamento aos mercados continentais, que oneram os produtos importados, bem como a exportação dos produtos regionais; que tem elevada dependência do transporte aéreo, sendo este o único modo de transporte de passageiros para as ligações ao exterior, pelo que existe um interesse estratégico de criar alternativas e promover a concorrência.

Referem ainda o facto de o transporte marítimo poder oferecer um modo complementar e uma alternativa viável para o transporte de passageiros, contribuindo para reduzir a excessiva dependência do transporte aéreo.

Alegam que a Lei n.º 21/2011, de 20 de maio, estende ao transporte marítimo a atribuição do subsídio social de mobilidade aos cidadãos residentes da Região Autónoma da Madeira, nas ligações ao Continente.

Enfatizam que existiu entre os anos de 2008 e 2012 uma ligação marítima, por “ferryboat”, entre o Funchal e Portimão assegurada por um operador privado.

III – Análise da Petição

- i. O objeto da petição está especificado e o texto é inteligível, encontrando-se preenchidos os requisitos formais estabelecidos nos artigos 9.º e 17.º da Lei 43/90, de 10 de agosto, com as alterações introduzidas pelas Lei n.º 6/93, de 1 de março, Lei n.º 15/2003, de 4 de junho e Lei n.º 45/2007, de 24 de agosto (Lei do Exercício do Direito de Petição).
- ii. Da pesquisa efetuada à base de dados da iniciativa parlamentar e do processo legislativo (PLC) não se verificou a existência de iniciativas legislativas conexas com a matéria constante desta petição.
- iii. Da pesquisa efetuada à base de dados não se verificou a existência de petições pendentes ou concluídas sobre matéria idêntica ou conexa.

IV – Diligências efetuadas pela Comissão

a) Pedido de informação ao Ministério da Economia

Ao abrigo do disposto na alínea c) do n.º 3 do artigo 17.º da Lei do Exercício do Direito de Petição (LDP), foi questionado a 8 de janeiro de 2015, por via da Senhora Secretária de Estado dos Assuntos Parlamentares e da Igualdade, o Ministério da Economia, competente em razão da matéria em apreço, para que informasse a Assembleia da República sobre o pedido da petição.

Ante a ausência de resposta do Governo foi, posteriormente, em 12 de março, efetuado um novo pedido de informação, constatando-se que o Ministério da Economia ainda não se pronunciou.

b) Pedidos de Informação aos Órgãos do Governo Regional da Região Autónoma, Associações Empresariais locais e a empresas que atuam no setor dos *Ferrys*.

Ao abrigo do disposto na alínea c) do n.º 3 do artigo 17.º da Lei do Exercício do Direito de Petição, foram questionados:

- Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Região Autónoma da Madeira;
- Governo Regional da Região Autónoma;
- Associação Comercial e Industrial do Funchal/Câmara de Comércio Indústria da Madeira;
- Associação Comercial e Industrial do Porto Santo;
- Atlânticoline;
- Porto Santo Line;
- Transportes Marítimos Açorianos;
- La Naviera Armas;
- Acciona Transmediterranea;
- Baleària.

- ✓ A Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira respondeu nada ter a opor à petição.
- ✓ O Governo Regional da Madeira, através da Secretaria Regional da Cultura, Turismo e Transporte, referiu nada ter a opor, considerando que a competência desta matéria incube ao Estado Português.
- ✓ A Associação Comercial e Industrial do Funchal/Câmara de Comércio Indústria da Madeira respondeu que concorda com a extensão do subsídio de mobilidade ao transporte marítimo de passageiros, realizada pela Lei n.º 21/2011, de 20 de maio, defendendo que a extensão fosse feita no caso de transporte marítimo de mercadorias, para atenuar os sobrecustos decorrentes da dependência do exterior motivada pelo facto de se tratar de um território ultraperiférico, tendo dado o exemplo das ilhas Canárias e

Baleares como outros territórios europeus onde este subsídio de mobilidade ao transporte marítimo de mercadorias é praticado.

- ✓ A Atlânticoline, na sua resposta, afirmou que tinha o seu âmbito geográfico de atividade limitado às ligações entre ilhas, na Região Autónoma dos Açores, e que se tratava de uma empresa pública regional, sugerindo que as posições de carácter político-legislativo sobre o assunto deviam ser solicitadas aos órgãos políticos próprios da Região Autónoma dos Açores, acionistas da Atlânticoline, em especial o Governo Regional dos Açores.
- ✓ A Porto Santo Line defendeu a existência de um subsídio de mobilidade ao transporte marítimo de passageiros entre a Madeira e Porto Santo, à semelhança do que existe para as deslocações entre a Madeira e o Continente e do que existe ao transporte aéreo entre aquelas duas ilhas. Defendeu também a mesma extensão do subsídio de mobilidade ao transporte de mercadorias, em ambas as ligações, frisando a dupla insularidade de que sofre a ilha do Porto Santo.
- ✓ A Transmaçor respondeu que era uma empresa pública com atuação limitada ao grupo central das ilhas do arquipélago dos Açores e que não perspectivava operar na Região Autónoma da Madeira, pelo que entendeu não dever pronunciar-se sobre a petição em causa.

c) Audição dos peticionários

No dia 27 de fevereiro, realizou-se a audição de peticionários, nos termos do artigo 21.º, n.º 1, da Lei do Exercício do Direito de Petição, tendo os peticionários sido representados pelos Senhores Sérgio Marques, Paulo Farinha, Filipe Oliveira, Esmith Gomes e Pedro Neves, e estado presentes o Deputado Jacinto Serrão (PS), relator, e Deputada Mariana Mortágua (BE).

d) Preocupações expressas

Os peticionários reiteraram os termos da petição, afirmando que a sua pretensão era uma questão importante não só para as regiões autónomas mas também para todo o País. Em seu entender, o estabelecimento de um serviço de transporte marítimo entre uma Região Autónoma e o Continente é de importância nacional, favorece a coesão e integração nacional, estabelecendo uma autoestrada marítima entre as duas partes do território nacional.

Referiram que não entendiam por que razão não existia uma ligação marítima de passageiros entre a Madeira e o Continente, à semelhança da que existe, por exemplo, entre as Canárias e o continente espanhol. Frisaram que os beneficiários não seriam apenas os madeirenses e que era importante estabelecer uma alternativa ao transporte aéreo.

Lembraram a ausência de iniciativa para resolver esta problemática, sendo que a sua solução pode favorecer a acessibilidade entre as diversas partes do território nacional e que esta deveria ser uma questão estratégica prioritária. A este respeito, referiram que o favorecimento da acessibilidade às regiões ultraperiféricas era uma prioridade estratégica europeia e que a questão deveria merecer o estudo e empenho dos Órgãos de Soberania.

Argumentaram que a Região Autónoma da Madeira, por ser uma região insular e ultraperiférica, tem fortes constrangimentos e dependência de alto nível do exterior e que o transporte de passageiros estava muito centrado no transporte aéreo, mas que o transporte marítimo poderia complementá-lo. Recordaram que em alturas de grande procura o preço da viagem aérea é inflacionado e a existência de uma alternativa marítima poderia ajudar a limitar essa inflação de preços.

Deram ainda conta da situação de cidadãos madeirenses que se veem obrigados a permanecer no Continente após intervenções cirúrgicas,

por não poderem viajar de avião, situação que seria colmatada se houvesse uma ligação marítima de passageiros entre os dois territórios.

Concluíram, abordando a diferença entre o *ferry roll on-roll off*, que transporta passageiros e carga rodada, e o porta-contentores, que apenas transporta carga, frisando que aqueles eram mais rápidos do que estes e deveriam poder transportar também a carga perecível que se destina à Madeira, evitando-se assim a sua deterioração durante o tempo que espera no parque de contentores e a viagem, e contribuindo também para a viabilidade económica da operação do ferry.

Perante as intervenções e questões formuladas pelos Deputados presentes, Deputada Mariana Mortágua (BE) e Deputado Jacinto Serrão (PS), tornaram a usar da palavra os peticionários, para responder que, efetivamente, tinha havido um armador espanhol que tinha mantido esta ligação por ferry durante quatro anos, o que dava a ideia de que haveria algum interesse empresarial na exploração desta linha, sem qualquer subsídio de mobilidade. Referiram existirem incógnitas sobre as razões que levaram o operador a abandonar o serviço, mas parecia que a existência da linha tinha “mexido” com alguns interesses de entidades regionais, que tinham dificultado a continuidade deste serviço estratégico para a Região Autónoma.

Lembraram que, quando o armador Naviera Armas assegurou este serviço, os operadores de transporte de carga por via marítima queixavam-se de desigualdade, porque o ferry descarregava no porto do Funchal e eles descarregavam no do Caniçal. Consideraram que a questão deveria ser ponderada, mas, em seu entender, os serviços não são concorrentes, porque a carga transportada por ferry é acessória ao transporte de passageiros e não constitui a atividade principal.

A este propósito ainda, afirmaram que o operador Naviera Armas não pagava taxas no porto de Portimão (Continente), mas no do Funchal

(Madeira) pagava taxas avultadas. Em 2009 tinha solicitado a possibilidade de realizar uma segunda frequência semanal de transporte, a qual foi aprovada, mas com limitação da carga rodada, que era precisamente o que viabilizava a operação, tratando-se de um obstáculo à operacionalidade da ligação. Os peticionários consideraram ter sido uma má atuação do Governo Regional, ao imiscuir-se na atividade empresarial do operador. Afirmaram que os economistas referem que para a operação ser viável teriam de ser transportados 600 passageiros por viagem, mas nenhum deles refere a carga rodada. Ademais, referiram, havendo um subsídio de mobilidade iria haver mais passageiros por viagem.

Pronunciaram-se pela defesa de uma concessão de serviço público entre a Madeira e o Continente à semelhança do que existe entre a Madeira e Porto Santo. Reiteraram como condições favoráveis à criação desse serviço público a existência de subsídio de mobilidade, a possibilidade de isenção de pagamento de taxas portuárias e a permissão de transporte de carga rodada sem obrigatoriedade de transporte dos tratores no ferry. Se o mercado não responder a estas condições, então, sugeriram outros incentivos, como a possibilidade de financiamento da aquisição do meio de transporte ou, no limite, a atribuição de uma indemnização compensatória. Em seu entender, o Estado deve exercer um esforço de solidariedade nacional e cumprimento do princípio da continuidade territorial.

No que toca à questão da sazonalidade, argumentaram que a carga rodada atenuava substancialmente a sazonalidade de passageiros. Destacaram ainda os benefícios de uma decisão deste tipo para a economia tanto na Madeira como no Continente. Consideraram ainda que uma eventual ideia de atribuir um subsídio de mobilidade por mercadorias deveria implicar um estudo amplo sobre o transporte de carga para a Madeira, recordando que o mesmo está liberalizado com estatuição de duas obrigações de serviço público (uma viagem semanal e prática dos

mesmos preços, independentemente da ilha do arquipélago para a qual se faz essa viagem). Lembraram também que a carga a ser transportada por ferry nunca representaria mais do que 10% a 15% da carga total transportada por via marítima. Informaram que neste momento havia 5 operadores e 3 navios a fazer transporte de carga contentorizada e existiam ineficiências na linha, porque havia muito espaço disponível em cada viagem. Em seu entender, deveriam rentabilizar-se os meios afetos a esta operação.

e) Publicação em DAR e Apreciação em Plenário

A publicação em DAR ocorreu em 13 de dezembro de 2014, nos termos previstos na alínea a) do n.º 1 do artigo 26.º da Lei do Exercício do Exercício do Direito de Petição (LDP).

Refira-se que, considerando o número de peticionários, a presente petição deverá ser apreciada em Plenário da Assembleia da República, nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 19.º e da alínea a) do n.º 1 do artigo 24.º da LDP.

V – Opinião do Relator

Segundo a Constituição, cabe sobretudo ao Estado promover a correção das desigualdades derivadas da insularidade das Regiões. Por sua vez, o Estatuto Político-Administrativo da Madeira define que este princípio assenta na necessidade de corrigir as desigualdades estruturais, originadas pelo afastamento e pela insularidade, visando a plena consagração dos direitos de cidadania dos residentes nas ilhas. Estes princípios, constitucionais e estatutários, remetem para a obrigação do Governo garantir os transportes regulares e acessíveis para a mobilidade dos portugueses residentes nas ilhas.



Comissão de Economia e Obras Públicas

Trata-se, também, de um direito de cidadania reconhecido pela União Europeia que visa uma progressiva igualdade de direitos entre todos os cidadãos.

Assim, a presente petição remete para uma necessidade de um novo modelo de transportes marítimos, onde deve estar salvaguardada a existência de uma linha marítima de mercadorias (não contentorizadas) e passageiros entre a Madeira e o Continente.

Registe-se a estranha ausência de resposta do Governo da República, mesmo perante a insistência que lhe foi feita, na base as exigências regimentais. Tratava-se de um esclarecimento relevante, atendendo à sua responsabilidade executiva no sector.

Registe-se, também, as contradições entre o que é transmitido pelos peticionários e a resposta do Governo Regional ao se eximir totalmente de responsabilidades, mas que não deve passar despercebida a sua responsabilidade das taxas praticadas e as condições de operacionalização dos portos na Região Autónoma da Madeira.

VI - Conclusões e Parecer

Face ao exposto, a Comissão de Economia e Obras Públicas emite o seguinte parecer:

- a) O objeto da petição é claro e está bem especificado, encontrando-se identificados os peticionários e estando preenchidos os demais requisitos formais e de tramitação estabelecidos no artigo 9.º da Lei do Exercício do Direito de Petição.
- b) Sendo exigida a publicação da petição em Diário da Assembleia da República, conforme previsto no n.º 1 do artigo 26.º da Lei do Exercício do Direito de Petição, a mesma ocorreu em 13 de dezembro de 2014.

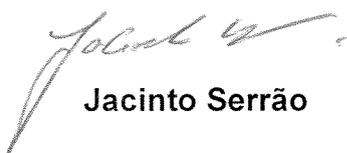


Comissão de Economia e Obras Públicas

- c) A presente petição deverá ser apreciada em Plenário da Assembleia da República, nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 19.º e da alínea a) do n.º 1 do artigo 24.º da LDP.
- d) Deve ser remetida cópia da petição e do respetivo relatório aos Grupos Parlamentares, ao Governo, aos órgãos do Governo Regional da Região Autónoma da Madeira, para eventual apresentação de iniciativas legislativas ou tomada de outras medidas, nos termos do artigo 19º da Lei do Exercício do Direito de Petição.
- e) O presente Relatório deverá ser remetido à Senhora Presidente da Assembleia da República, nos termos do n.º 8 do artigo 17.º da Lei do Exercício do Direito de Petição.

Palácio de São Bento, em 23 de abril de 2015

O Deputado Relator



Jacinto Serrão

O Presidente da Comissão



Pedro Pinto