



Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação

Parecer

Projeto de Lei n.º 782/XIV/2.ª – (PSD)

Autor: Deputado

Lara Martinho (PS)

Estabelece o regime de subsidiação aplicável à cabotagem marítima entre as ilhas dos Açores e entre estas e o continente.



Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação

ÍNDICE

PARTE I - CONSIDERANDOS

PARTE II - OPINIÃO DO DEPUTADO AUTOR DO PARECER

PARTE III - CONCLUSÕES

PARTE IV - ANEXOS

PARTE I - CONSIDERANDOS

1. Nota introdutória

O Grupo Parlamentar do PSD tomou a iniciativa de apresentar à Assembleia da República o Projeto de Lei n.º 782/XIV/2.ª, que visa estabelecer um regime de subsidiação aplicável à cabotagem marítima entre as ilhas dos Açores e entre estas e o continente.

O Grupo Parlamentar do PSD tem competência para apresentar esta iniciativa, nos termos e ao abrigo do disposto no n.º 2 do artigo 180.º e do n.º 1 do artigo 167.º da Constituição, e, ainda, do artigo 4.º do Regimento da Assembleia da República (doravante RAR).

A forma de projeto de lei está de acordo com o disposto no n.º 2 do artigo 119.º do RAR, respeita os limites impostos pelo artigo 120.º do RAR e cumpre os requisitos formais previstos no artigo 124.º do RAR.

A presente iniciativa deu entrada a 7 de abril de 2021, foi admitida e baixou, inicialmente, à Comissão Parlamentar de Agricultura e Mar tendo sido redistribuída à Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação no dia 26 de abril, com conexão àquela.

A Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação é competente para a elaboração do respetivo parecer.

2. Objeto e motivação da iniciativa legislativa

A presente iniciativa pretende estabelecer um regime de subsidiação à cabotagem marítima entre as ilhas dos Açores e entre estas e o continente.

Da leitura da exposição de motivos podemos concluir que os proponentes assinalam que o sector de transporte marítimo nos Açores é relevante para o desenvolvimento económico e social da região.

Os proponentes justificam que o serviço de transportes deve ser baseado em níveis de regularidade, capacidade de oferta e preços adequados e que os custos estruturais e permanentes que este serviço acarreta justificam a subsidiação.



Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação

Os proponentes mencionam ainda que existiu um financiamento anual da Comissão Europeia que teve um importante impacto no serviço de transporte marítimo e que, tal experiência, permite evidenciar que a subsídição trará efeitos positivos.

Assim, os proponentes pretendem “estabelecer uma comparticipação anual pelo período de cinco anos, a suportar pelo Orçamento da República, e revista e atualizada no final de cada período.”

Sobre o teor da iniciativa:

O artigo 1.º estabelece o objeto da iniciativa.

O artigo 2.º do projeto de lei corresponde às definições dos termos utilizados.

O artigo 3.º versa sobre transportes na cabotagem insular.

O artigo 4.º determina as condições que os armadores nacionais e comunitários que efetuem transportes regulares de carga geral ou contentorizada entre o continente e a Região Autónoma dos Açores (RAA) devem satisfazer.

O artigo 5.º estabelece o modo de cálculo do subsídio à exploração.

Os artigos 6.º e 7.º preveem a recolha, tratamento, informação e fiscalização da informação no âmbito da aplicação deste regime.

Os artigos 8.º e 9.º estabelecem o regime contraordenacional e a competência sancionatória, respetivamente.

O artigo 10.º prevê a entrada em vigor no início do ano de 2022.

3. Enquadramento jurídico nacional

A nota técnica da iniciativa contém uma exposição bastante exaustiva do enquadramento legal nacional desta matéria, no entanto, importa salientar a alínea e) do artigo 81.º da Lei Fundamental que «incumbe prioritariamente ao Estado no âmbito económico e social, promover a correção das desigualdades derivadas da insularidade das regiões autónomas e incentivar a sua progressiva integração em espaços económicos mais vastos, no âmbito nacional ou internacional», incumbência esta que é reforçada no n.º 1 do artigo 229.º ao se prever que «os órgãos de soberania asseguram, em cooperação com os órgãos de governo próprio, o desenvolvimento



Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação

económico e social das Regiões Autónomas, visando, em especial, a correção das desigualdades derivadas da insularidade».

Por sua vez, o Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma dos Açores (Estatuto) veio estabelecer, na alínea b) do n.º 1 do artigo 7.º, como um dos direitos da Região, para além dos enumerados n.º 1 do artigo 227.º da Constituição, «o direito à justa compensação e à discriminação positiva com vista à atenuação dos custos da insularidade e do carácter ultraperiférico da Região». De igual modo, determinam as alíneas b), d) e f) do artigo 3.º que a «Região prossegue, através da ação dos órgãos de governo próprio», os objetivos de «reforço da unidade nacional e dos laços de solidariedade entre todos os portugueses»; de «desenvolvimento económico e social da Região e o bem-estar e qualidade de vida das populações, baseados na coesão económica, social e territorial e na convergência com o restante território nacional e com a União Europeia»; e de «atenuação dos efeitos desfavoráveis da localização ultraperiférica da Região, da insularidade e do isolamento».

O princípio da solidariedade, consagrado no artigo 12.º do referido Estatuto prevê que «nos termos da Lei de Finanças das Regiões Autónomas, a Região tem direito a ser compensada financeiramente pelos custos das desigualdades derivadas da insularidade, designadamente no respeitante a comunicações, transportes, educação, cultura, segurança social e saúde, incentivando a progressiva inserção da Região em espaços económicos mais amplos, de dimensão nacional e internacional», constituindo obrigação do Estado assegurar os encargos para garantia da efetiva universalidade das prestações sociais quando não for possível assegurá-las na Região, nos termos da Lei de Finanças das Regiões Autónomas.

De referir, também, o princípio da continuidade territorial e ultraperiferia, previsto no artigo 13.º do Estatuto, que determina que «os órgãos de soberania e os órgãos de governo próprio da Região, no exercício das respetivas atribuições e competências, devem promover a eliminação das desigualdades estruturais, sociais e económicas entre portugueses, causadas pela insularidade e pelo afastamento da Região e de todas e cada uma das ilhas em relação aos centros de poder», sendo que a «condição ultraperiférica do arquipélago dos Açores em relação aos territórios nacional e comunitário, caracterizada pela insularidade, pela reduzida dimensão e relevo das ilhas, pelo clima e pela dependência económica em relação a um pequeno número de produtos, deve constituir um fator determinante na definição e condução da política interna e externa do Estado».



Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação

Em conexão com esta matéria, importa mencionar a experiência decorrente da liberalização da cabotagem, ocorrida em 1 de janeiro de 1999, em resultado da aplicação do Regulamento (CEE) n.º 3577/926, do Conselho, de 7 de dezembro, relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados membros (cabotagem marítima)

Esta situação veio justificar a reformulação do quadro legal vigente em Portugal, «adequando-o claramente aos princípios consagrados na ordem jurídica comunitária, sem prejuízo da manutenção de obrigações de serviço público, expressas num conjunto de regras claras, precisas e não discriminatórias, que os armadores devem cumprir, por forma a assegurar a prestação de serviços de transporte marítimo regular, estável e fiável, exigível pela natureza específica e ultraperiférica dos tráfegos insulares das Regiões Autónomas. Isto porque o transporte marítimo representa para estas Regiões um vetor de vital importância para a sua subsistência, desenvolvimento, fixação e bem-estar das populações, pelo que o livre acesso à prestação destes serviços deve ser efetuado no respeito pelos princípios regulamentares aplicáveis, por forma a garantir que as ilhas dos referidos arquipélagos dos Açores e da Madeira, independentemente da sua dimensão e do tráfego que gerarem, sejam adequada e eficazmente servidas».

Assim sendo, foi aprovado o Decreto-Lei n.º 7/2006, de 4 de janeiro, que veio estabelecer o regime jurídico aplicável à cabotagem marítima. O artigo 2.º define «cabotagem nacional» como «o transporte de passageiros e de mercadorias efetuado entre portos nacionais, abrangendo a cabotagem continental e a cabotagem insular; «cabotagem continental» como o transporte marítimo de passageiros e de mercadorias realizado entre os portos do continente; e «cabotagem insular» como o «transporte marítimo de passageiros e de mercadorias efetuado entre os portos do continente e os portos das Regiões Autónomas, e vice-versa, entre os portos das Regiões Autónomas e entre os portos das ilhas de cada uma das Regiões Autónomas».

4. Iniciativas legislativas e petições pendentes sobre a mesma matéria

Consultada a base de dados da Atividade Parlamentar, verificou-se que, sobre esta matéria, não se encontram pendentes quaisquer iniciativas ou petições.

5. Apreciação dos requisitos formais

Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação

A iniciativa ora em apreciação preenche os requisitos constitucionais, regimentais e formais, como mencionado na nota introdutória.

6. Análise de direito comparado

A Política dos transportes é uma das políticas comuns da União Europeia (UE) há mais de 30 anos. Nos termos do disposto no artigo 90.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), os objetivos dos Tratados são prosseguidos no âmbito de uma política comum dos transportes. No que diz respeito ao transporte marítimo, o n.º 2 do artigo 100.º do TFUE estipula que “o Parlamento Europeu e o Conselho, deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário, podem estabelecer disposições adequadas para os transportes marítimos e aéreos”, aplicando o princípio da livre prestação de serviços e visando garantir o respeito pelas regras da concorrência, constituindo ainda um elemento essencial da Política Marítima Integrada (PMI).

Em 2009, na sua Comunicação sobre os Objectivos estratégicos e recomendações para a política comunitária de transporte marítimo no horizonte de 2018, a Comissão Europeia identificou um conjunto de desafios para a UE no setor dos transportes marítimos, designadamente no contexto de mercados globalizados e com uma maior pressão concorrencial, os recursos humanos, prática e conhecimento especializado marítimo, o objetivo de alcançar um transporte marítimo sem resíduos nem emissões, a exploração do potencial do transporte marítimo a curta distância e a investigação e inovação marítimas.

O primeiro pacote legislativo para o setor marítimo remonta a 1986, sendo constituído pelo Regulamento (CEE) n.º 4055/86 que visa abolir as restrições aplicáveis aos armadores comunitários, o Regulamento (CEE) n.º 4057/86 relativo às práticas tarifárias desleais nos transportes marítimos e o Regulamento (CEE) n.º 4056/86 que permite combater as medidas “protecionistas” dos países terceiros, tendo este sido revogado pelo Regulamento (CE) n.º 1419/2006 que alargou o respetivo âmbito de forma a incluir os serviços de cabotagem e os serviços internacionais de tramp.

Relativamente aos serviços de cabotagem, o Regulamento (CEE) n.º 3577/9222, de 7 de dezembro de 1992, referente à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados-Membros, garante que, dentro de um determinado Estado-Membro da UE, as companhias de navegação ou os nacionais estabelecidos noutros Estados-Membros da UE tenham o direito de oferecer serviços



Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação

de transporte marítimo, desde que preencham todos os requisitos necessários à sua admissão à cabotagem nesse país. Este Regulamento estabelece, designadamente, que os Estados-Membros da UE podem sujeitar o direito de prestação de serviços de transporte a obrigações de serviço público ou podem celebrar contratos de fornecimento de serviços públicos no interesse da manutenção de serviços de cabotagem adequados entre o continente e as respetivas ilhas e entre as próprias ilhas. Além disso, prevê que sempre que a abertura do mercado à cabotagem resulte em problemas que ameacem a sobrevivência financeira das companhias de navegação, a Comissão pode introduzir medidas de salvaguarda.

Na Comunicação da Comissão sobre a Interpretação do Regulamento (CEE) n.º 3577/92 do Conselho relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados-Membros (cabotagem marítima), são alteradas e substituídas as anteriores comunicações interpretativas da Comissão de 2003 e 2006, esclarecendo-se o âmbito de aplicação do princípio da livre prestação de serviços no setor da cabotagem marítima, definindo os seus beneficiários e enumerando os serviços abrangidos pelo regulamento. Fornece ainda orientações sobre a aplicação, aos serviços de cabotagem marítima, do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros.

Em matéria de auxílios estatais, a Comissão adotou, em 1997, um quadro jurídico que autorizava os Estados-Membros a implementar mecanismos de auxílios estatais no setor marítimo, tendo este sido confirmado através da Comunicação da Comissão intitulada “Orientações comunitárias sobre auxílios estatais aos transportes marítimos”, onde são especificadas as ajudas compatíveis, em especial as que visam promover a inscrição de navios nos registos dos Estados-Membros ou o seu reingresso num registo sob pavilhão de um deles. Estas orientações abrangem todos os auxílios concedidos aos transportes marítimos pelos Estados-Membros da UE ou através de fundos públicos, incluindo todos os benefícios financeiros, sob qualquer forma, financiados pelas autoridades públicas, alargando-se às empresas públicas e aos bancos controlados pelo Estado. Para cumprir o objetivo de aumentar a competitividade das frotas da UE no mercado mundial dos serviços de transporte marítimo, qualquer vantagem fiscal deve ser concedida associada à bandeira de um Estado-Membro da UE e limitada às atividades de transporte marítimo.

Enquanto região ultraperiférica (RUP) da UE, a Região Autónoma dos Açores beneficia de regras adaptadas no que diz respeito aos auxílios estatais com finalidade regional, às condições de acesso aos fundos estruturais e aos programas horizontais da UE,

Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação

tendo em vista apoiar o desenvolvimento económico e a criação de emprego nestas regiões. Assim, o Regulamento (UE) n.º 651/2014, conhecido como o Regulamento Geral de isenção por categoria (RGIC), declara certas categorias de auxílio estatal compatível com o mercado interno, em aplicação dos artigos 107.º e 108.º do Tratado. A isenção visa reduzir os encargos administrativos das autoridades nacionais e locais e incentivar os governos da UE a direcionarem os auxílios para o crescimento económico sem conferir aos beneficiários uma vantagem competitiva desleal. Abrange, entre outros, medidas de auxílios regionais, auxílios sociais ao transporte para habitantes de regiões periféricas, auxílios a infraestruturas de banda larga e a infraestruturas locais. O RGIC foi alterado pelo Regulamento (UE) n.º 2017/1084 que alargou o seu âmbito de aplicação aos auxílios às infraestruturas portuárias e aeroportuárias.

No que concerne aos serviços portuários, em 2013, a Comissão apresentou um pacote de medidas para a sua liberalização, através da Comunicação intitulada “Portos: um motor para o crescimento” e, em 2017, foi adotado o Regulamento (UE) n.º 2017/352 que estabelece o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos, tem por objetivo criar condições de concorrência equitativas no setor, proteger os operadores portuários contra as incertezas e criar um clima mais propício a um investimento público e privado eficiente. Este Regulamento define as condições em que é aplicável o princípio da livre prestação de serviços, nomeadamente, o tipo de exigências mínimas que podem ser impostas para fins de segurança ou de proteção ambiental, as circunstâncias em que o número de operadoras pode ser limitado e o respetivo procedimento de seleção. Introduce, igualmente, um novo mecanismo para a gestão de queixas e litígios entre as partes interessadas do setor portuário, obrigando ainda todos os fornecedores de serviços portuários a prestar aos trabalhadores uma formação adequada.

No âmbito do Quadro Financeiro plurianual de 2021-2027, a Comissão Europeia consagrou as especificidades das regiões ultraperiféricas cobrindo um vasto leque de políticas, que inclui a coesão, a investigação e as políticas de agricultura e pescas, nomeadamente com recurso ao novo instrumento InvestEU e ao Mecanismo Interligar a Europa (MIE) que prevê um apoio reforçado nos co-financiamentos a projetos na área dos transportes nas regiões ultraperiféricas, incluindo portos marítimos e estradas urbanas.

Na sequência da pandemia provocada pela COVID-19, foram adotadas várias medidas para dar resposta às dificuldades enfrentadas pelo setor marítimo:



Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação

- Orientações em matéria de proteção da saúde, repatriamento e formalidades de viagem dos marítimos, passageiros e outras pessoas a bordo dos navios, que instam os Estado-Membros a criarem uma rede de portos para mudanças rápidas de tripulação;
- Regulamento (UE) n.º 2020/698, de 25 de maio de 2020, que estabelece medidas específicas e temporárias face ao surto de COVID-19 relativas à renovação ou prorrogação de determinados certificados, licenças e autorizações e ao adiamento de certos controlos periódicos e formação contínua em determinados domínios da legislação em matéria de transportes;
- Regulamento (UE) n.º 2020/697, de 25 de maio de 2020, que altera o Regulamento (UE) 2017/352 para permitir à entidade gestora de um porto ou à autoridade competente, maior flexibilidade na cobrança das taxas de utilização da infraestrutura portuária neste contexto.

É importante ainda referir que, para fazer face às consequências económicas da crise pandémica, a Comissão publicou um quadro temporário relativo a medidas de auxílio estatal, o qual foi atualizado várias vezes a fim de ter em conta a evolução da situação, que permite aos Estados-Membros da UE prestar assistência às empresas, para além das possibilidades disponíveis ao abrigo das atuais regras nesta matéria, o que levou à adoção de uma série de medidas a nível de toda a economia e algumas medidas setoriais específicas.

Acresce que, o Parlamento Europeu aprovou, na sequência da pandemia e dos seus impactos nos transportes, uma Resolução sobre os transportes e o turismo em 2020 e nos anos seguintes, apelando a que se apoiem os setores dos transportes e do turismo de forma célere a curto e a longo prazo, a fim de garantir a sua sobrevivência e competitividade, tendo sido aprovados, desde março de 2020, várias resoluções legislativas destinadas a combater os efeitos imediatos da pandemia neste setor, tal como é salientado na nota técnica da iniciativa.

7. Consultas

Foram numa primeira fase solicitados pareceres aos Governos das Regiões Autónomas, e à Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores que se encontram em anexo, e cujos pareceres são desfavoráveis à presente iniciativa. No âmbito da especialidade, a nota técnica apresenta ainda como entidades facultativas para solicitação de parecer: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT);



Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação

Autoridade da Concorrência (AdC) e Associação de Armadores da Marinha de Comércio.

PARTE II - OPINIÃO DA DEPUTADA AUTORA DO PARECER

O modelo de transporte marítimo de mercadoria efetuado entre os portos do continente e os portos da RAA, e vice-versa, entre os portos da RAA e entre os portos da RAA e da Região Autónoma da Madeira (RAM), opera numa base comercial concorrencial e sem subsídios governamentais, exceto nas ligações entre as ilhas Flores e o Corvo para as quais existem obrigações de serviço público que são asseguradas por um contrato de prestação de serviços celebrado entre o Fundo Regional de Coesão e um armador de tráfego local.

Dada a especificidade do transporte marítimo para e entre ilhas, o modelo da cabotagem insular instituído pelo Decreto-Lei n.º 7/2006, de 4 de janeiro, considera o transporte marítimo de mercadorias entre os portos do continente e os portos da RAA (e também da RAM) um serviço público, fixando um conjunto de obrigações que se aplicam a qualquer armador que queira operar neste mercado, sem subsídios governamentais, conforme já referido.

Na definição da necessidade de imposição deste serviço público foram tidos em conta diversos aspetos, como sejam: as dificuldades na desconsolidação dos contentores; a distância entre as ilhas; a rendibilidade do serviço; a dependência e importância do abastecimento regular através do transporte marítimo; o desequilíbrio nas trocas comerciais; o reduzido nível de movimentação de carga em certas ilhas; a carência de infraestruturas e aspetos sociais, entre outros.

No âmbito do modelo atual dominam, por isso, os objetivos de natureza equitativa e de coesão social no espaço regional, isto é, concetualmente o modelo visa garantir que todas as ilhas possam ser adequadas e eficazmente servidas, independentemente da sua dimensão e do tráfego que possam gerar.

Analisando a iniciativa apresentada há 5 pontos que nos merecem uma atenção particular:

1 – Objetivo

Esta iniciativa pretende criar subsídios, supostamente, para assegurar que no transporte marítimo de mercadorias para a Região Autónoma dos Açores é praticado o mesmo frete para a mesma mercadoria independentemente do porto ou ilha a que se destina, mas na realidade estas regras já se encontram previstas no Decreto-Lei nº 7/2006.

2 – Conteúdo

Da análise dos artigos desta iniciativa, conclui-se que à exceção do artigo 5º, relativo ao subsídio à exploração, os restantes artigos 4º, 6º, 7º, 8º, 9º e 14º são réplicas integrais de diversas normas do Decreto-Lei n.º 7/2006, de 4 de janeiro, que regula o transporte marítimo de passageiros e de mercadorias na cabotagem nacional, o que induz erradamente a interpretação de que a «cabotagem insular» na componente respeitante à RAA deixaria de ser regulada pelo mencionado Decreto-Lei, passando a aplicar-se-lhe o que viesse a ser disposto em resultado da eventual aprovação do Projeto de Lei n.º 782/XIV/2, pelo que em alternativa à criação de um novo diploma legal, podia ter se optado pela alteração do diploma em causa.

3 – Abrangência

O Projeto de Lei n.º 782/XIV/2 visa estabelecer o «regime de subsidiação aplicável à cabotagem marítima entre as ilhas dos Açores, e entre estas e o continente», isto é, a uma parte da «cabotagem insular» respeitante à Região Autónoma dos Açores (RAA), ficando de fora do respetivo âmbito o transporte de passageiros e de mercadorias efetuado entre os portos do continente e os portos da Região Autónoma da Madeira (RAM), e vice-versa, entre os portos das duas Regiões Autónomas (Açores e Madeira), e entre os portos das ilhas da RAM.

Desde logo, não se percebe que o âmbito do Projeto de Lei n.º 782/XIV/2, respeitando à RAA, não abranja a cabotagem marítima entre portos desta e da RAM, e vice-versa, aliás o próprio parecer do Governo Regional da Madeira “registra como imperativo que a criar-se um regime de subsidiação à cabotagem insular -mercadorias e passageiros – tal se deve aplicar quer à Região Autónoma dos Açores como à Região Autónoma da Madeira em regime de equivalência”.

4 – Subsídio

Quanto ao mecanismo de indemnização de serviço público consagrado no artigo 5.º do Projeto de Lei n.º 782/XIV/2, importa referir o seguinte:

- não são estabelecidos critérios objetivos para a determinação do «frete justo», nem para o «custo real» do transporte, fatores essenciais na determinação do subsídio a suportar pelo Estado;
- dado que o regime de subsidiação previsto se aplica à «carga geral ou carga fracionada» transportada interilhas, não se conclui da iniciativa legislativa que esta pretenda abranger os transportes efetuados por armadores de tráfego local, cuja atividade (regulada pelo Decreto-Lei n.º 197/98, de 10 de julho) reveste grande importância na RAA;

Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação

- não se compreende como foi alcançado o montante global de 10 milhões de euros para as indemnizações compensatórias aos armadores, dado que não é apresentado qualquer estudo de base que permita conhecer o valor adequado de compensação, os seus cálculos e o efeito esperado no preço final das mercadorias transportadas;
- a alteração proposta não está vedada pelo Regulamento (CEE) n.º 3577/92, do Conselho, de 7 de dezembro, relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados membros, pois este permite a compensação à realização de obrigações de serviço público, desde que esta seja disponibilizada a todos os armadores comunitários, portanto a todos os armadores que estejam dispostos a fazer essas Obrigações de Serviço Público;
- a comparação com os auxílios concedidos ao transporte aéreo inter-ilhas assegurado em Orçamento do Estado não nos parece adequada dada a natureza e os enquadramentos legais existentes.

5 – Estudo

Acresce que o próprio Governo Regional dos Açores (GRA) considera que “o projeto de lei em análise não satisfaz os interesses da Região Autónoma dos Açores, uma vez que não resolve os problemas da frequência e regularidade no abastecimento das ilhas de menor dimensão. Com efeito, o projeto em causa centra-se na questão do preço final do frete marítimo”, mas exclui outros aspetos relevantes como a regularidade e a frequência do frete marítimo que impacta nas empresas e na população de sobremaneira. E, conforme menciona o parecer do GRA já se encontra prevista a realização de um estudo para a elaboração da definição de uma visão estratégica para o modelo de transportes marítimos nos Açores, pelo que considera prematuro que se parta para a subsidiação do modelo em vigor antes de concluído o referido estudo.

Além disso, esta subsidiação tal como é apresentada não tem por base a eficiência, quer em termos de frequência e de tempos em trânsito na importação e na exportação, entre as ilhas e os portos do continente, limitando-se a transcrever as condições existentes, ignorando possíveis melhorias das mesmas, que poderiam contribuir para eliminar custos efetivos com impactos negativos para as atividades das empresas e por consequência para a população açoriana.

Concluindo, qualquer discussão e aprovação desta iniciativa que reveste a pura e simples forma de subsidiação do modelo vigente, e que não tem em conta “a cabotagem marítima entre portos desta e da RAM, e vice-versa”, que não tem conta o estudo estratégico do transporte marítimo nos Açores que se encontra em elaboração, bem como não discute melhorias do modelo de operação, do modelo de governação e

Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação

do modelo de supervisão é, no nosso entendimento, extemporânea e não merece aprovação.

Reconhecendo, no entanto, a importância do transporte marítimo para as economias dos Açores e da Madeira recomenda-se que o estudo em elaboração avalie o modelo de operação, o modelo de governação e o modelo supervisão, que melhor responda à economia e à sociedade açorianas.

PARTE III - CONCLUSÕES

A Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação aprova o seguinte parecer:

O Projeto de Lei n.º 782/XIV/2.ª, que pretende estabelecer o regime de subsidiação aplicável à cabotagem marítima entre as ilhas dos Açores e entre estas e o continente, apresentado pelo Grupo Parlamentar do PSD, reúne os requisitos constitucionais e regimentais para ser apreciado e votado em Plenário da Assembleia da República.

PARTE IV - ANEXOS

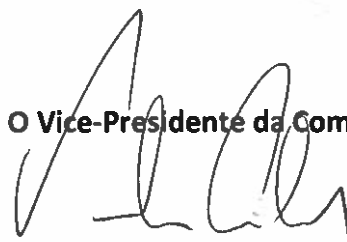
Em conformidade com o cumprimento no artigo 131.º do Regimento da Assembleia da República, anexa-se a Nota Técnica elaborada pelos serviços e os pareceres rececionados.

Palácio de S. Bento, 6 de outubro de 2021.

A Deputada Autora do Parecer


(Lara Martinho)

O Vice-Presidente da Comissão


(Pedro Coimbra)